ARCHIV
FÜR
POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATTE
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

Nr. 4. BERLIN, FEBRUAR. **1902.**

INHALT: Der Königsberger Seekanal, S. 97. — Das Telegraphenzeugamt in Berlin, S. 103. — Britisches Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1900/01, S. 110. — Ein neues Postgesetz für Island, S. 119.

Kleine Mittheilungen: Oldenburgisches Kleinbahngesetz, S. 124. — Die Strafsenbahnen in Deutschland, S. 125.

Literatur: Das neue Buch von der Weltpost. Geschichte, Organisation und Technik des Postwesens von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. Von Amand Freiherr v. Schweiger-Lerchenfeld, S. 126.

Der Königsberger Seekanal.

Am 15. November 1901 hat die feierliche Eröffnung des Seekanals zwischen Königsberg (Preufsen) und seinem Vorhafen Pillau stattgefunden.

Bei der Eigenart des Bauwerkes, das in seiner ganzen Länge unter Vermeidung des Festlandes das frische Haff durchzieht, und bei seiner hervorragenden Bedeutung für den Handel und Verkehr der alten Haupt- und Residenzstadt Königsberg lassen wir nähere Mittheilungen über den Kanal und seine Vorgeschichte hier folgen. Als Quellen sind u. a. benutzt: A. Frühling, Denkschrift über Herstellung einer vertieften Wasserstrafse zwischen Königsberg (Preufsen) und Pillau, 1884, sowie die Akten und Jahresberichte des Vorsteheramts der Königsberger Kaufmannschaft.

Königsberg liegt am Pregel etwa 8 km vor seiner Einmündung ins frische Haff. Letzteres ist von der Ostsee durch die Nehrung getrennt, einen schmalen Landstreifen, der bei Pillau, 40 km westlich von Königsberg, durchbrochen ist. Durch die Bahnstrecke Königsberg–Prostken der Ostpreufsischen Südbahn ist eine unmittelbare Verbindung mit der russischen Eisenbahnlinie Grajewo–Bialystock–Berditschew, durch die Strecke Königsberg–Eydtkuhnen eine solche mit der russischen Bahn über Kowno, Wilna, Minsk hergestellt. Das von diesen Bahnlinien begrenzte Gebiet bis über Kiew hinaus bildet mit seinem Flächeninhalte von rund 426 000 qkm das natürliche Hinterland für den Königsberger Handel. Soll dieser aber dem Wettbewerbe der anderen Ostseehäfen, namentlich der russischen Häfen Libau und Riga, erfolgreich die Spitze bieten, so mufs ihm eine für Seeschiffe ausreichende Wasserstrafse nach Pillau zur Verfügung stehen, welche die ungehinderte Be- und Entladung der Schiffe in Königsberg selbst gestattet.

Die Bemühungen, eine solche Wasserstrafse herzustellen, reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück. Freilich waren damals die Verhältnisse insofern einfacher, als in der Ostsee fast nur kleine Segelschiffe verkehrten und die Schiffsbaukunst sich an Kolosse, wie sie heute die Meere befahren, noch nicht herangewagt hatte. Es genügte deshalb, in den flachen Rändern des frischen Haffs Fahrrinnen von 2,5 bis 2,8 m Tiefe durch Baggerungen herzustellen. Diese Rinnen, eine östliche von 15 km Länge vor der Mündung des Pregels, die Königsberger Rinne, und eine westliche von 3 km Länge, die Pillauer Rinne, haben sich bis heute erhalten. Die nebenstehende Skizze veranschaulicht die Lage der Fahrstrafse.

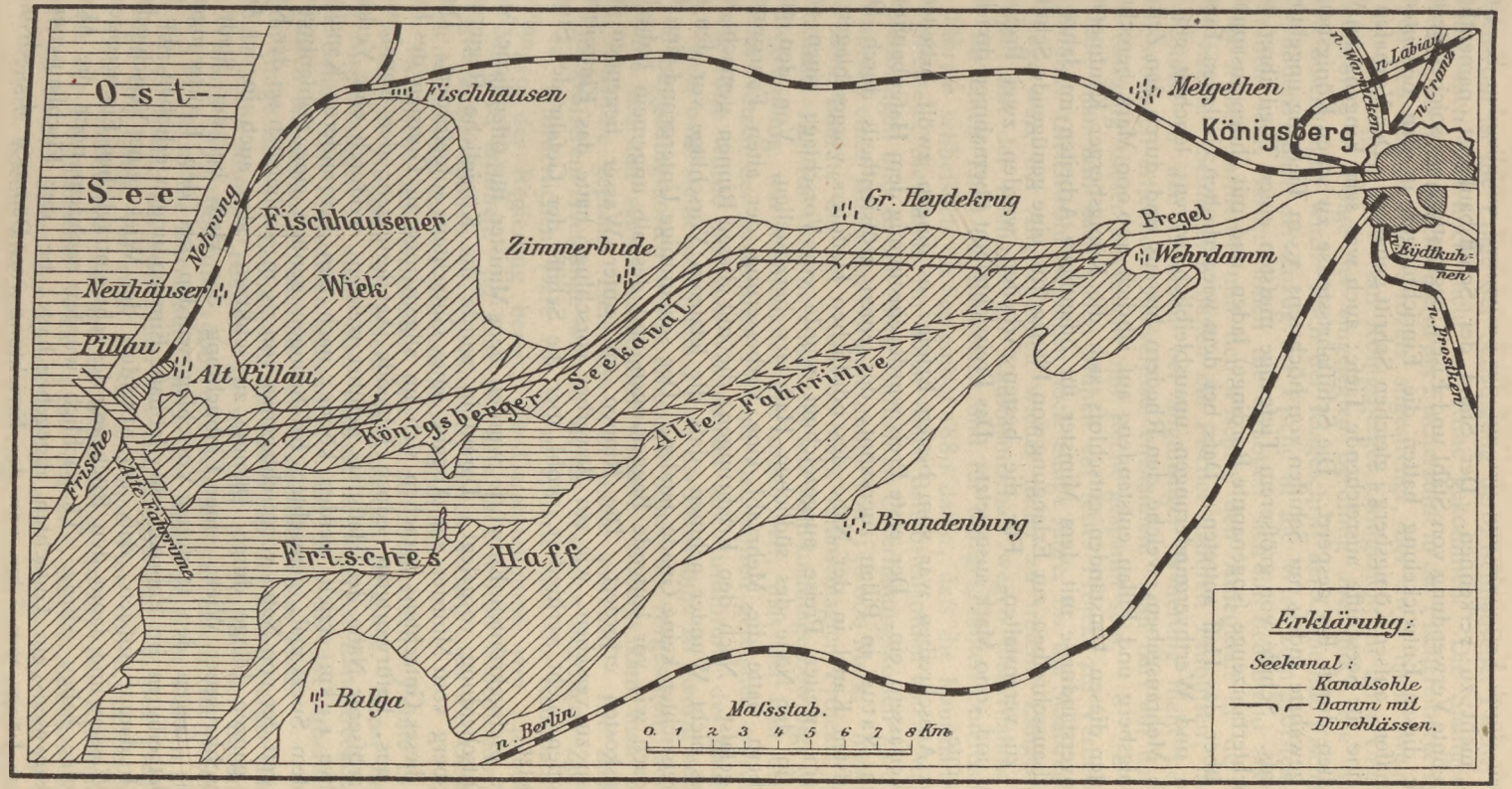
Als der Zusammenbruch des Preufsischen Staates unter den Schlägen des korsischen Eroberers die Regierung aller Mittel zur Unterhaltung der Schiffahrtstrafse zwischen Königsberg und Pillau sowie der Hafenanlagen in beiden Städten beraubt hatte, übernahm die Königsberger Kaufmannschaft im Jahre 1810 die Verwaltung dieser Anstalten und sorgte in den folgenden Jahren mit anerkennenswerthem Eifer und unter Aufwendung bedeutender Kosten für die weitere Verbesserung des Verbindungswegs mit der See.

Wenn der Erfolg den Erwartungen nicht ganz entsprach, so lag das zunächst wohl daran, dafs die Kaufmannschaft in finanzieller Hinsicht fast auf sich allein angewiesen war. Von ungünstigem Einflusse war indefs auch die geringe Tiefe des Seegatts, des Durchbruchs der Nehrung bei Pillau, die noch im Jahre 1836 nur 3 m betrug. Zwar glückte es, durch Uferbefestigungen und Verlängerung der Molen die Tiefe auf 4 bis 5 m zu bringen; die entscheidende Wendung aber führte im Frühjahr 1855 der Bruch der Weichseldämme bei Grofs-Montau und Clossowo herbei. Das ganze Hochwasser der Weichsel ergofs sich in das frische Haff und vertiefte durch seinen plötzlichen Ansturm das Seegatt dauernd auf 7 m.

Dies gab den Bestrebungen, die auf Schaffung einer Haffrinne von mindestens 5 m Tiefe hinzielten, erwünschten Anlafs zu energischer Bethätigung. Es gelang im Jahre 1858, behufs Beschaffung neuer Dampfbagger eine Anleihe von 600 000 Mark zu Stande zu bringen. In angestrengtester Thätigkeit wurde bis 1862 eine Rinne von 80 bis 90 m Breite und 4,5 m Tiefe bis auf 14 km von der Pregelmündung ab hergestellt. Leider reichten die Mittel zur Weiterführung der Arbeiten nicht aus. Die Finanzlage der Kaufmannschaft litt vielmehr durch die Verzinsung und Amortisation der Anleihe so, dafs man sich im Mai 1864 entschlofs, die Verwaltung der Hafen- und Schiffahrtsanlagen wieder an den Staat abzutreten. Jahrzehnte vergingen indefs ohne eine nennenswerthe Verbesserung gegenüber dem Zustande von 1864. In Ermangelung der zu umfassenden Arbeiten erforderlichen Mittel begnügte man sich damit, durch Baggerungen einer völligen Verschlammung der Haffrinnen entgegen zu wirken. So kam es, dafs im Anfange der siebziger Jahre die Tiefe in der Königsberger Rinne nur noch 3,3 m betrug.

Diese unhaltbaren Zustände bewogen die Königsberger Kaufmannschaft im Jahre 1873, in einer Eingabe an die Regierung um Abhülfe zu bitten. Der Erfolg war, dafs zunächst Probebaggerungen in den vorhandenen Rinnen vorgenommen wurden, um festzustellen, ob schon durch Vertiefung dieser Rinnen oder in anderer Weise die gewünschte Verbesserung herzustellen sein möchte. Die Beobachtung der Versuchsstrecken lieferte indefs kein brauchbares Ergebnifs.

Inzwischen hatte das Segel als treibende Kraft der Frachtschiffe immer mehr dem Dampfe weichen müssen und gröfsere Dampfer waren auch im Ostseeverkehre keine Seltenheit. Dabei nahm die Neigung, für Zwecke des überseeischen Handels möglichst grofse und deshalb tiefgehende Fahrzeuge zu verwenden, von Jahr zu Jahr zu. Die Vortheile, welche eine gröfsere Trag-


Ost-
See
Fischhausen
Melgethen
Königsberg
n. Wargien
n. Labiau
n. Cranz
Gr. Heydekrug
Pregel
Wehrdamm
n. Pillkuhnen
n. Prostken
Nehrung
Fischhausener
Wiek
Zimmerbude
Neuhäuser
Pillau
Alt Pillau
Königsberger Seekanal
Alte Fahrrinne
Frische
Alte Fahrrinne
Brandenburg
Frisches Haff
Balga
n. Berlin
Erklärung:
Seekanal:
Kanalsohle
Damm mit Durchlässen.
Maßstab.
0 1 2 3 4 5 6 7 8 Km

fähigkeit durch Verminderung der auf die Lasteinheit entfallenden Kosten bot, waren nicht zu verkennen. Der Stand der Schiffsbaukunst, namentlich die ausgedehnte Verwendung von Stahl und Eisen, begünstigte ein solches Bestreben.

Mit dieser Entwickelung hatten die Einrichtungen in den bedeutenderen Ostseehäfen, aufser Königsberg, gleichen Schritt gehalten. Der Vorhafen Pillau hatte eine für Seeschiffe ausreichende Tiefe; auch war sein Eingang im Winter nur selten durch Eis gesperrt. Die Schiffahrtsstrafse zwischen Königsberg und Pillau gewährte indefs nur Schiffen von höchstens 3,5 m Tiefgang ungehinderten Durchlafs. Schiffe von gröfserem Tiefgange mufsten einen Theil ihrer Ladung in Leichterfahrzeuge (sogenannte Bordinge) laden und mit ihnen zusammen die Fahrt über das Haff antreten. Dafs bei dem wiederholten Umladen Beschädigungen und Werthverminderungen unausbleiblich waren, leuchtet ein. Man hat die Mehrausgaben, welche den Rhedern hieraus und durch den Zeitverlust in Königsberg und Pillau entstanden, auf jährlich 450 000 Mark berechnet.

Unter diesen Umständen entschlofs sich die Königsberger Kaufmannschaft im Einverständnisse mit dem Minister für öffentliche Arbeiten im Jahre 1878, ein Preisausschreiben zur Erlangung von Plänen für eine genügende Schiffahrtsstrafse zu veranstalten. Für die besten Arbeiten wurden zwei Preise von 10 000 und 5000 Mark ausgesetzt. Das Preisrichteramt übernahmen drei höhere Baubeamte.

Das Ausschreiben war vom besten Erfolg: es gingen zwölf Arbeiten von neun Verfassern ein. Der erste Preis wurde einstimmig dem Hafenbauinspektor Baurath Natus in Pillau zuerkannt, der einen gröfstentheils durch Dämme eingefafsten Kanal in der Nähe des nördlichen Haffufers vorgeschlagen hatte. Mit dem zweiten Preise ausgezeichnet wurde ein Vorschlag, einen solchen Kanal in der Nähe des südlichen Haffufers herzustellen. Von den anderen Bewerbern hatte die Mehrzahl eine Verbesserung der alten Fahrrinnen ins Auge gefafst. Nach den Erfahrungen, die mit diesen Rinnen gemacht waren, kann es nicht Wunder nehmen, dafs die letzteren Vorschläge vor den Augen der Preisrichter keine Gnade fanden. Der schlammige Untergrund der Rinnen hätte nach wie vor laufende Baggerungen und deshalb ungemein hohe Unterhaltungskosten erfordert. Die Rinnen mit unter Wasser liegenden Seitendämmen zu versehen, wie ein Bewerber vorschlug, hätte das Eintreiben von Sinkstoffen nicht verhindert, wohl aber die Schiffe der Gefahr des Strandens ausgesetzt.

Die preisgekrönten Entwürfe wurden dem Minister für öffentliche Arbeiten zur Entscheidung vorgelegt. Daraufhin wurde die Königliche Regierung in Königsberg vom Minister zur Abgabe eines Gutachtens aufgefordert. Die Verfasser dieses Gutachtens sprachen sich im allgemeinen zu Gunsten des Projekts Natus aus, befürworteten jedoch folgende Aenderungen: der Kanal solle in noch gröfserer Nähe des Haffufers geführt werden, wodurch eine Verkürzung um etwa 1,5 km erzielt werden könne; nach den bei anderen Kanalbauten, z. B. dem Suezkanal, gemachten Erfahrungen genüge eine Sohlenbreite von 30 m statt der von Natus vorgeschlagenen von 75 m; schliefslich sei der Kanal in seiner ganzen Länge durch Dämme zu schützen, also auch in der Gegend der Fischhausener Wiek, einer Einbuchtung des Haffs bei der Stadt Fischhausen. Gegen den letzteren Vorschlag wurden bei den Erörterungen mit den Betheiligten im Februar 1883 lebhafte Einwendungen erhoben, die hauptsächlich darauf fufsten, dafs ein Abschlufs der Wiek eine Verschlechterung ihres Wassers und damit den Rückgang des sehr einträglichen Fischereigewerbes zur Folge haben würde. Thatsächlich wurde, nachdem noch die Akademie des Bauwesens ein Gutachten abgegeben hatte, bei der Fischhausener Wiek auf eine Länge von 4 km von der Errichtung von Dämmen abgesehen.

Gleichwohl ist die Frage der Schädigung der Fischhausener Fischer durch den Kanal auch jetzt noch nicht zur Ruhe gekommen. Die Stadtgemeinde Fischhausen, als Rechtsnachfolgerin der Fischerzunft in der Fischereiberechtigung, hat gegen den Fiskus einen Prozefs angestrengt, der zwar nach zweijähriger Dauer im November 1901 vom Königsberger Landgericht zu ihren Ungunsten entschieden ist, in Folge der eingelegten Berufung aber noch die höheren Instanzen beschäftigen wird. Nach der Klageschrift der Gemeinde Fischhausen soll durch den Kanal der Zuzug der Fische in die Wiek zum gröfsten Theil abgeschnitten sein, ferner sollen die Krabben sich in bedeutend stärkerem Mafse als früher vermehrt und den Fischen den Aufenthalt in der Wiek verleidet haben. Schliefslich hätten die Fischer dadurch Einbufsen, dafs sie die Durchlässe in den Dämmen bei ungünstiger Witterung nicht benutzen könnten, wodurch erhebliche Zeitverluste entständen. Man darf auf den endgültigen Ausgang dieser Streitsache mit Recht gespannt sein.

So hatte man nun nach vielen Mühen ein festes Projekt zur Verbesserung der Haffstrafse. Gleichwohl vergingen noch einige Jahre, bis die Staatsregierung in der Lage war, der Angelegenheit wieder näher zu treten. Längere Verhandlungen mit der Königsberger Kaufmannschaft wegen Uebernahme einer Gewähr für einen Theil der Baukosten und für die gesammten Unterhaltungskosten führten schliefslich im September 1889 dahin, dafs die Kaufmannschaft sich verpflichtete, die Zinsen für einen festen Baukostenantheil von 2 Millionen Mark aufzubringen und 50 000 Mark jährlich an Unterhaltungskosten zu decken. Dies entsprach einer jährlichen Garantiesumme von 130 000 Mark. Inzwischen war die erste Baurate des auf 7 300 000 Mark veranschlagten Projekts in den Staatshaushalts-Etat für 1889/90 eingestellt und vom Landtage bewilligt worden. In der Begründung war ausdrücklich hervorgehoben, dafs der Bau des Seekanals zum Nutzen der gesammten Provinz Ostpreufsen gereichen würde.

Anfang 1890 wurde mit den Vorarbeiten zur Ausführung des Baues begonnen. Sehr bald stellte sich heraus, dafs die Bausumme zu niedrig bemessen war. Die Baggerungskosten waren erheblich höher als vorgesehen; auch die Kanaldämme mufsten stärker ausgeführt werden. Sodann kam man zu der Einsicht, dafs die geplante Tiefe von 5 m nicht ausreiche. Die Zahl der Schiffe mit gröfserem Tiefgange war in stetem Wachsen begriffen. Zur Herstellung der erforderlichen Tiefe von 6,5 m erklärte sich die Kaufmannschaft auf Verlangen der Regierung bereit, die Garantiesumme von 130 000 auf 158 500 Mark zu erhöhen. So kam es, dafs in den Etat bedeutende Nachforderungen aufgenommen werden mufsten, durch welche sich die Gesammtbaukosten schliefslich auf 12 300 000 Mark erhöhten.

Auch technische Schwierigkeiten galt es zu überwinden. Fehlte es doch für die technische Aufgabe an jedem vorbildlichen Beispiele. Sonst hatte es sich um Ausgrabungen in mehr oder weniger schwierigen Landstrecken oder um Kanalisation von Flufsläufen gehandelt. Hier aber lag das Arbeitsfeld in seiner ganzen Ausdehnung innerhalb der Wasserfläche des Haffs.

Schon einige Zeit vor Beendigung des Baues sah der Königsberger Handelsstand seine Mühe insofern belohnt, als während des Ruhens der Bauarbeiten in den Wintern 1899/1900 und 1900/1901 Schiffen mit einem Höchsttiefgange von 4 bis 5 bz. 5,5 m die Durchfahrt durch den Kanal gestattet werden konnte.

Der fertige Kanal hat von Pillau bis zur Einmündung in den Pregel bei Wehrdamm eine Länge von rund 33 km und eine Tiefe von 6,5 m bei Mittelwasser. Die Sohlenbreite beträgt im allgemeinen 30 m, bei Krümmungen 40 m, an der Fischhausener Wiek 75 m. An zwei Ausweichestellen ist das Kanalbett zu beiden Seiten der Kanalsohle in einer Länge von 320 m um je 15 m verbreitert. Kleine und mittlere Fahrzeuge können im Kanale selbst sich

begegnen und ausweichen, die grofsen Dampfer müssen an einer der Ausweichestellen festmachen, bis der Weg frei ist. Die Kanalböschungen haben im Sandboden eine Steigung von 1 : 2,5, im Schlickboden eine solche von 1 : 5. Eine eigenartige Einrichtung bilden die sogenannten »Banketts«, etwa 25 m breite, 2 m unter der Wasseroberfläche liegende Sohlen zu beiden Seiten der tiefer liegenden Kanalsohle. Diese Banketts dienen einmal dazu, das Auslaufen der bei der Fahrt entstehenden Bugwelle zu erleichtern, dann aber auch, um für kleinere Fahrzeuge, wie Fischerboote, ein besonderes Fahrwasser zu schaffen, so dafs der eigentliche Kanal dem grofsen Verkehre vorbehalten bleibt. Eine nach den neuesten Erfahrungen hergestellte Betonnung kennzeichnet die Grenzlinie zwischen den Banketts und der tiefen Fahrstrafse. Die Breite des Kanals beträgt, mit Einschlufs der Banketts, 80 m. Auf der Nordseite des Kanals ist die Anlegung eines Dammes im allgemeinen entbehrlich gewesen, weil das naheliegende Haffufer einen natürlichen Schutz bildet. Nur an der Fischhausener Wiek sind nördliche, an das Haffufer anschliefsende Flügeldämme erbaut worden. Der südliche Damm hat gegenüber den Fischerdörfern des nördlichen Haffufers mehrere 30 m weite Unterbrechungen als Durchlässe für die Fischerboote. Die Dämme selbst sind sehr niedrig, nur etwa 80 cm über Mittelwasser. Sie bestehen in einer Steinschüttung zwischen schräg gestellten Pfahlreihen, welche fast in der ganzen Ausdehnung nach dem Haff zu durch eine Anschüttung verstärkt worden ist, unter Verwendung des in der Kanalsohle ausgebaggerten Materials. Ein wirksamer Schutz gegen den Wind soll herbeigeführt werden durch die Bepflanzung der Anschüttung, die, vom Wasser beginnend, aus Binsen, Rohr, Weiden und Erlen besteht.

Der Verkehr im Kanal ist durch eine Betriebsordnung geregelt. Nach dieser ist die Benutzung des Kanals (der Hauptfahrrinne) gegen Zahlung der festgesetzten Kanalabgaben Schiffen bis zu 6 m Tiefgang gestattet. Segelschiffe mit mehr als 1,70 m Tiefgang unterliegen jedoch dem Schleppzwange. Die Durchfahrt hat, von Ausnahmen abgesehen, bei Tage und unter Führung eines Lootsen zu erfolgen. Zur Ueberwachung des Betriebs sind an den Enden des Kanals bei Pillau und Wehrdamm sowie an den beiden Ausweichestellen Signalwärter angestellt, die durch Fernsprecher mit der Betriebsleitung in Pillau in Verbindung stehen. Die Betriebsleitung ist mit der Hafenbauinspektion vereinigt.

Der Verkehr in dem Seekanale hat sich bisher glatt abgewickelt. Die grofsen Seedampfer nehmen ohne Aufenthalt ihren Weg durch die neue Schiffahrtsstrafse und den entsprechend ausgebaggerten Pregel. Das Anlegen an den Kais im Inneren der Stadt Königsberg selbst ist freilich Schiffen gröfseren Tiefganges noch verschlossen. Dazu bedarf es einer durchgreifenden Verbesserung der städtischen Hafeneinrichtungen, wie sie mit einem Kostenaufwande von sechs Millionen Mark beschlossen und zum Theil in Angriff genommen ist. Dann erst wird die Königsberger Kaufmannschaft in vollem Umfange geniefsen, was sie durch ihre langjährigen Mühen und ihre Opferwilligkeit verdient hat. Die namhaften Aufwendungen der Kaufmannschaft für eine bessere Verbindung mit der See sind schon deshalb anerkennenswerth, weil Königsberg bis jetzt unter dem Drucke der im Unglücksjahr 1807 ihm auferlegten Kontribution geseufzt hat. Erst am 8. Dezember 1901 sind die letzten Kriegsschuldobligationen in feierlicher Weise verbrannt worden. Dank gebührt aber auch den durch ihre Thätigkeit für den Seekanal verdienten Männern, der Regierung, welche für Bewilligung der erforderlichen Staatsmittel energisch eingetreten ist, und nicht zuletzt Sr. Majestät dem Kaiser, dessen lebhafter Antheilnahme in erster Linie die erfolgte Vertiefung des Kanals von 5 auf 6,5 m zuzuschreiben ist.

Das Telegraphenzeugamt in Berlin.

Nachdem auf dem Grundstücke des Telegraphenzeugamts in Berlin ein neues Lagerhaus und ein neues Verwaltungsgebäude errichtet und nunmehr in Betrieb genommen worden sind, dürfte Anlafs gegeben sein, über die Entwickelung und den gegenwärtigen Geschäftsumfang des genannten Amtes Näheres mitzutheilen.

Das Telegraphenzeugamt ist aus der Materialienverwaltung der Kaiserlichen Ober-Postdirektion hervorgegangen. Seit der Einführung des Fernsprechers als Verkehrsmittel hatten die Geschäfte der Materialienverwaltung von Jahr zu Jahr zugenommen. Vom 1. April 1892 ab war die Dienststelle einem Ober-Telegraphensekretär unterstellt worden. Die Materialienverwaltung befand sich zu dieser Zeit auf dem reichseigenen Grundstücke Köpnickerstrafse 122, das jedoch für ihre Zwecke bei weitem nicht ausreichte. Der gröfste Theil der Materialienbestände hatte daher auf dem von der Reichs-Postverwaltung zu Posthaltereizwecken angekauften 5 Morgen grofsen Gärtnereigrundstücke Köpnickerstrafse 132 in den vorhandenen Treibhäusern und in zwei neu errichteten Holzschuppen untergebracht werden müssen. Diese Art der Lagerung bot den zum grofsen Theil recht werthvollen Materialien (Bronzedraht, Kabel u. s. w.) keinen genügenden Schutz, weder gegen die Einflüsse der Witterung noch gegen Diebstahl, und es wurde daher in Erwägung gezogen, auf dem letzterwähnten Grundstück ein Speichergebäude neu zu errichten.

Inzwischen hatte das Reichs-Postamt wegen des rasch und stetig zunehmenden Geschäftsumfanges der Materialienverwaltung in Aussicht genommen, diese Dienststelle in eine selbständige Verkehrsanstalt umzuwandeln. Die Absicht kam am 1. April 1893 zur Ausführung. Unter Zurückziehung des Obersekretärs wurde die bisherige Materialienverwaltung der Kaiserlichen Ober-Postdirektion als »Kaiserliche Telegraphen-Materialien-Verwaltung« mit einem Telegraphendirektor als Vorsteher unterstellt.

Es stellte sich bald heraus, dafs die Unterbringung der Materialienbestände auf zwei räumlich getrennten Grundstücken sich mit einem geordneten Dienstbetrieb auf die Dauer nicht vereinigen liefs. Von der Errichtung eines Speichergebäudes auf dem Grundstücke Köpnickerstrafse 132 wurde daher abgesehen. Dagegen erhielt die Telegraphen-Materialien-Verwaltung das reichseigene Grundstück Pallisadenstrafse 90 — Lichtenbergerstrafse 19 zugewiesen, auf dem eine Zweigposthalterei untergebracht war.

Im Laufe des Jahres 1894 hatte die Zweigposthalterei etwa die Hälfte der Gebäude Pallisadenstrafse 90 geräumt; die frei gewordenen Pferdeställe und Futterböden wurden in Lagerräume und die Schlafsäle der Postillone und Dienstwohnungen der Futtermeister u. s. w. in Bureauräume umgewandelt. Auf diese Weise gelang es, sämmtliche in der Köpnickerstrafse 132 lagernden Materialien, das Bureaupersonal und den gröfsten Theil der Arbeiter in der Pallisadenstrafse unterzubringen, und am 18. Oktober 1894 konnte der Betrieb daselbst eröffnet werden. Nur die in der Köpnickerstrafse 122 lagernden Materialien mufsten vorläufig noch daselbst verbleiben.

Nachdem der Telegraphen-Materialien-Verwaltung am 1. Dezember 1894 ein Telegraphensekretär zur Unterstützung und Vertretung des Amtsvorstehers zugetheilt worden war, wurde ihr am 1. April 1895 die Bezeichnung »Telegraphenzeugamt« beigelegt.

Von demselben Zeitpunkt ab wurden die Befugnisse des Amtes dadurch erheblich erweitert, dafs die Verkehrsanstalten des Bezirkes — mit einigen Ausnahmen — und die der Kaiserlichen Ober-Postdirektion unmittelbar unterstellten Leitungsrevisoren fortan beim Empfang oder bei Ablieferung von Materialien unmittelbar mit dem Telegraphenzeugamt, ohne Mitwirkung der Ober-Postdirektion, in Verkehr zu treten hatten.

Ausgenommen blieben und sind auch heute noch die Linienausstattungsgegenstände; Bestellungen hierauf sind zunächst der Ober-Postdirektion vorzulegen, damit diese jederzeit den wirthschaftlichen Verbrauch dieser Materialien zu kontroliren vermag.

Ferner wurde angeordnet, dafs die auswärtigen Ober-Postdirektionen, wenn sie Materialien durch Vermittelung der Ober-Postdirektion Berlin beschaffen wollten, sich künftig mit dem Telegraphenzeugamte direkt in Verbindung zu setzen hätten.

Im Sommer 1895 siedelte nach und nach der noch in der Pallisadenstrafse verbliebene Theil der Zweigposthalterei nach der Köpnickerstrafse 132 über; es konnten daher im Herbste des genannten Jahres die noch Köpnickerstrafse 122 lagernden Materialien nach der Pallisadenstrafse übergeführt werden. Damit war der Betrieb des Amtes nach längerer Unterbrechung wieder auf einem Grundstücke vereinigt.

Die Verwaltung der gesammten Fernsprechapparate für den Ober-Postdirektionsbezirk Berlin und die damit verbundene Apparatwerkstatt war dem Hauptfernsprechamt unterstellt und befand sich in dem reichseigenen Gebäude Oranienburgerstrafse 70. Die für diese Zwecke verwendeten Räume wurden zur Erweiterung des in demselben Gebäude untergebrachten Stadtfernsprechamts 3 dringend gebraucht. Auch erschien es geboten, den Vorsteher des Hauptfernsprechamts bei dem stetigen und schnellen Anwachsen der Leitungen für den Fernverkehr, welcher dem Hauptfernsprechamt unterstellt ist, nach Möglichkeit zu entlasten. Aus diesen Gründen wurden Apparatverwaltung und Apparatwerkstatt am 1. April 1896 vom Hauptfernsprechamt abgezweigt, dem Telegraphenzeugamt unterstellt und gleichzeitig nach Pallisadenstrafse 90 verlegt. Das Telegraphenzeugamt erhielt dadurch einen Zuwachs an Personal von 4 Oberassistenten bz. Assistenten und 30 Mechanikern u. s. w.

In den nun folgenden drei Jahren trat eine Aenderung in den Betriebsverhältnissen des Telegraphenzeugamts nicht ein. Aber der Geschäftsumfang nahm, wie die am Schlusse abgedruckte Uebersicht erkennen läfst, fortdauernd erheblich zu. Das Reichs-Postamt erachtete es daher für nothwendig, dem Amte vom 1. April 1898 ab eine Stelle für Ober-Telegraphensekretäre zuzutheilen.

Auf dem Grundstücke Pallisadenstrafse 90 — Lichtenbergerstrafse 19 befand sich schon seit einer Reihe von Jahren eine Rohrpostmaschinenstation, welche dem Postamte 43 (Neue Königstrafse) unterstellt war. Hierin trat am 1. Juni 1899 die Aenderung ein, dafs die Maschinenstation mit 3 Maschinisten und 2 Heizern dem Telegraphenzeugamt unterstellt wurde.

Schon 14 Tage darauf, am 15. Juni 1899, wurde bei dem Amte ein ganz neuer Betriebszweig eröffnet, nämlich eine Werkstatt zur Instandsetzung von Postfahrrädern. Die Berliner Verkehrsanstalten hatten die Fahrräder bisher durch den Berliner Vertreter der die Postfahrräder liefernden Fabrik, vormals Seidel & Naumann A.-G. in Dresden, in Stand setzen lassen. Der Vertreter hatte jedoch nur kleinere Arbeiten selbst ausführen können; diejenigen Räder, an denen gröfsere Instandsetzungen vorzunehmen waren, mufsten jedesmal an die

Fabrik in Dresden eingesandt werden. Dieses Verfahren erwies sich sehr bald als zu kostspielig und zeitraubend. Der Versuch, die Arbeiten in eigenem Betriebe durch sachkundige Leute (Postboten, Arbeiter) ausführen zu lassen, bewährte sich. Die Werkstatt mufste sehr bald vergröfsert, mit mehr Werkzeugen, einer neuen gröfseren Drehbank ausgestattet und mit mehr Personal besetzt werden. Gegenwärtig sind in ihr 11 Kräfte unter Leitung eines Telegraphenhülfsmechanikers beschäftigt, welche nicht allein die Instandsetzung und Reinigung der 270 Räder des Ober-Postdirektionsbezirkes Berlin besorgen, sondern auch selbst neue Zweiräder aus beschafften Rohtheilen herstellen.

Die Lagerräume des Telegraphenzeugamts hatten, wie oben erwähnt, zum grofsen Theil früher als Pferdeställe gedient. In Folge dessen war das Mauerwerk mit Ammoniak stark getränkt und strömte Ausdünstungen aus, welche sich als sehr lästig erwiesen. Die oberen, früher als Futterböden benutzten Räume waren leicht gebaut und nur auf engen und dunklen hölzernen Treppen erreichbar; solche Räume konnten zur Lagerung schwererer Gegenstände nicht verwendet werden, so dafs es auch an Raum zu fehlen begann. Aus diesen Gründen und um zugleich für ein auf dem Grundstücke des Telegraphenzeugamts neu zu errichtendes Dienstgebäude für das Stadtfernsprechamt 7 den nöthigen Platz zu gewinnen, wurde im Jahre 1900 ein Theil der alten Lagerhäuser abgebrochen und mit der Errichtung eines neuen Lagergebäudes begonnen. Die Materialien, soweit sie nicht auf die übrigen Räume vertheilt werden konnten, wurden während des Umbaues in einem gemietheten Lagerkeller untergebracht. Das neue Lagergebäude ist ganz in Eisen und Stein ausgeführt; es hat aufser dem Keller- und Erdgeschosse noch drei obere Stockwerke, besitzt drei Treppenaufgänge und einen elektrisch angetriebenen Lastenaufzug von 2000 kg Tragfähigkeit. An der Aufsenseite ist ein Lastenkrahn mit Handbetrieb von 2500 kg Tragfähigkeit zum Auf- und Abladen von Kabeltrommeln und anderen schweren Materialien angebracht. Sämmtliche Decken sind aus Cementbeton hergestellt und haben eine Tragfähigkeit von 700 kg Nutzlast auf den Quadratmeter mit siebenfacher Sicherheit. Das Gebäude wurde im Frühjahre 1901 fertiggestellt und zunächst im Erdgeschofs und Keller mit den in den angemietheten Räumen aufbewahrten Eisenkonstruktionen belegt. In denselben Geschossen wurden etwas später die Kabel und die unbrauchbaren Materialien (letztere nur im Keller) untergebracht. Das erste Obergeschofs dient zur Lagerung des Bronze- und Eisendrahts und der Linienausstattungsgegenstände und enthält aufserdem den Verpackungsraum; in dem zweiten Obergeschosse sind Zimmerleitungs-, Batterie- und Rohrpostmaterialien und im dritten Hauptaustattungsgegenstände und Verpackungsmaterialien, aufserdem Zimmerleitungskabel und weniger häufig verlangte Stützen u. s. w. untergebracht.

Um auch für die Büreauräume, welche der Errichtung des Dienstgebäudes für das Stadtfernsprechamt 7 zum Opfer fallen mufsten, einen Ersatz zu schaffen, wurde fast gleichzeitig mit der Erbauung des Lagergebäudes dazu geschritten, ein neues Verwaltungsgebäude auf dem Grundstücke des Telegraphenzeugamts, und zwar mit der Front nach der Lichtenberger Strafse, zu errichten. Dies Gebäude, das mit seinem freundlichen, gefälligen Aeufseren sich wohlthuend von den schmucklosen und einförmigen Miethshäusern der Lichtenberger Strafse abhebt, ist am 23. August 1901 bezogen worden. Die Einfahrt hat wegen des grofsen eisernen Kabelwagens des Telegraphenzeugamts besonders breit hergestellt werden müssen.

Im Erdgeschosse des Verwaltungsgebäudes befinden sich aufser der Wohnung des Hauswarts Räume zum Lagern von Apparaten und Fahrrädern sowie das Pförtnerzimmer, im zweiten und dritten Geschosse die Büreauräume des

Telegraphenzeugamts und im vierten Geschosse die Dienstwohnung des Amtsvorstehers.

Das Telegraphenzeugamt verfügt nunmehr über eine nutzbare Fläche von 8204 qm, wovon 3057 qm auf bedeckte Lagerräume und Werkstätten, 1465 qm auf den Hof und 3682 qm auf Büreauräume einschliefslich Keller und Boden entfallen.

Das Personal des Amtes besteht zur Zeit aus 58 nachgeordneten Beamten (darunter 39 Telegraphenmechaniker und Telegraphenhülfsmechaniker), 18 Unterbeamten, 4 Vorarbeitern und einem Stamme von 50 geschulten Handwerkern und Arbeitern, die zeitweilig im Bedarfsfalle durch anzunehmende Hülfskräfte verstärkt werden.

Der von den wichtigeren Baumaterialien fortwährend auf Lager zu haltende Bestand ist so bemessen, dafs er nicht nur für den Ober-Postdirektionsbezirk Berlin ausreicht, sondern dafs davon auch in Fällen plötzlichen dringenden Bedürfnisses an auswärtige Ober-Postdirektionen eine hinreichende Menge sofort abgegeben werden kann. Es beträgt deshalb der ständige Vorrath an Doppelglocken II und III auf geraden oder U-förmigen Stützen 15 000 Stück. Mit dem Aufdrehen der Glocken auf die Stützen bz. dem Abdrehen der Glocken von den Stützen, welche aus der Linie gewonnen werden, dem Reinigen dieser gewonnenen Glocken und Stützen und den damit zusammenhängenden Arbeiten sind fortwährend 6 Arbeiter beschäftigt.

Ferner befinden sich ständig auf Lager: 15 000 kg Bronzedraht von 2, 3 und 4 mm Stärke, 700 Stück der verschiedenen Löthmuffen für Telegraphen- und Fernsprechzwecke, 600 kg Isolir- und Imprägnirmasse, 2200 Stück der gebräuchlichsten Schrauben und Schraubenbolzen, 550 m Rohrständer-Ober-, Untertheile und Aufsatzstücke, 1000 Stück Querträger der gangbarsten Sorten, 8000 m Abstrebeseile, 3000 m 28paarige Gummikabel mit Bleimantel, ebensoviel 28paarige Zimmerleitungskabel mit Asbest, 10 000 m isolirter Bronzedraht 1,5 und 3 mm stark, 10 000 m Bleirohrkabel und 3000 kg Wachsdraht der verschiedenen Sorten.

Auch von den weniger wichtigen Baumaterialien ist immer ein angemessener Vorrath vorhanden. Hierzu kommen die Bestände an Batterie- und Rohrpostmaterialien, Linien-, Hauptaustattungs-, Verpackungs- und Apparatbedürfnifsgegenständen, ferner die Materialien für Dachinstandsetzungsarbeiten, welche im Ober-Postdirektionsbezirke Berlin durch Handwerker unter Leitung von Dachdeckeraufsehern im eigenen Betrieb ausgeführt werden. Diese Arbeiten haben bei der gewaltigen Ausdehnung der Stadt und ihrer Vororte einen bedeutenden Umfang angenommen und zu ihrer Bewältigung sind grofse Mengen von Materialien erforderlich, welche im Einnahme- und Ausgabebuch über Telegraphenbaumaterialien allein 55 Spalten erfordern. Im Rechnungsjahre 1900 wurden unter Anderem verbraucht: 118 000 Stück Dachschiefer, 87 000 Stück Dachsteine, 1570 kg Papp- und Schiefernägel, 7000 qm Zinkblech, 38 000 kg Cement, 13 400 kg Holzcement, 14 000 kg Klebemasse, 22 000 kg Faserstreich- und Theermasse.

Die mit der Verwaltung der Bestände unmittelbar betrauten Beamten (Lagerverwalter) haben nur den täglichen Ein- und Ausgang an Materialien in den Ein- und Ausgangsbüchern zu vermerken.

Die Eintragung in die Einnahme- und Ausgabebücher erfolgt durch einen besonderen Beamten, welcher mit den Materialien selbst keine Befassung hat.

Die Ein- und Ausgänge eines Tages müssen an demselben Tage gebucht werden, und die Bücher werden täglich aufgerechnet. Dank dieser Einrichtung

und der peinlichsten Ordnung bei Stapelung und Lagerung der Materialien ist es möglich, die Bestände jederzeit sofort und schnell festzustellen und mit den Eintragungen in den Büchern zu vergleichen. Durch Bestandsaufnahmen in kurzen Zwischenräumen wird eine wirksame Kontrole ausgeübt, und etwaige Irrthümer, welche sich bei der Buchung eingeschlichen haben, können sofort aufgeklärt werden. In Folge dieser Mafsnahmen sind bisher bei den Revisionen des Telegraphenzeugamts irgendwelche nennenswerthe Differenzen in den Materialienbeständen noch nicht auszustellen gewesen.

Die Baukolonnen erhalten ihren Materialienbedarf aus den bei den vorgesetzten Fernsprechämtern befindlichen kleinen Lagern. Diesen Lagern wird der auf 14 Tage zu bemessende Vorrath durch die beiden Rollwagen des Telegraphenzeugamts zugeführt. Die unmittelbar der Ober-Postdirektion unterstellten Leitungsrevisoren sowie diejenigen des Stadtfernsprechamts 2 (Thurmstrafse) und des Postamts 2 (Göthestrafse) in Charlottenburg haben jeder ein eigenes Lager; sie erhalten ihre Materialien unmittelbar vom Telegraphenzeugamt ebenfalls durch die Rollwagen, von denen einer Vormittags, der andere Nachmittags benutzt wird, so dafs immer ein leerer Wagen zum Beladen beim Telegraphenzeugamte bereit steht. Im Sommer 1901 sind bis zu 62 Kolonnen mit Baumaterialien zu versorgen gewesen.

Zum Befördern von Kabeltrommeln nach der Baustelle sind aufserdem noch 2 hölzerne und 1 eiserner Kabelwagen vorhanden. Der letztere ist so eingerichtet, dafs das Kabel an Ort und Stelle verlegt werden kann, ohne dafs die Trommel vom Wagen genommen zu werden braucht.

Aufserdem ist noch ein Wagen vorhanden, welcher zur Beförderung von Apparaten zwischen dem Telegraphenzeugamt und den anderen Aemtern dient und für diese Zwecke besonders eingerichtet ist.

Für die gewonnenen und nicht mehr verwendbaren Altmaterialien ist ein besonderer Lagerraum eingerichtet, in welchem sie nach Gattungen sortirt und bis zu dem in angemessenen Zeiträumen stattfindenden Verkauf aufbewahrt werden. Neben den Resten von Bronze- und Eisendraht, den Kabelresten und dem Gufs- und Schmiedeeisen der unbrauchbaren Eisenkonstruktionen u. s. w. ist am werthvollsten das bei den Dachdeckerarbeiten gewonnene Altzink. Welchen Umfang dieser Geschäftszweig angenommen hat, erhellt daraus, dafs im letzten Jahre etwa 16 400 kg Bronzedraht, 14 300 kg Eisendraht, 49 200 kg Gufs- und Schmiedeeisen, 54 000 kg Kabelreste, 12 200 kg Zink, 8300 kg Blei und viele andere Materialien in kleineren Mengen verkauft worden sind und einen Erlös von über 63 000 Mark gebracht haben. Die von den Baukolonnen als unbrauchbar abgelieferten Werkzeuge u. s. w. werden vor dem Verkaufe sorgfältig gesichtet und, soweit es angeht, in der Schmiede und Schlosserei in Stand gesetzt und wiederverwendet, wobei unter Umständen die einzelnen brauchbar gebliebenen Theile mehrerer gleichartigen Werkzeuge (Zangen, Bohrer u. s. w.) zu einem vereinigt werden.

Die aus dem ganzen Reiche als unbrauchbar hierher gelieferten Batteriebleiplatten werden von dem Kupferniederschlage befreit und eingeschmolzen; das so gewonnene Blei wird zur Herstellung des in grofsen Mengen erforderlichen Löthzinns (für Bronzedraht und für Eisendraht) wieder verwendet. Der Beamte, welchem die Beaufsichtigung dieser Arbeiten unterstellt ist, hat gleichzeitig das Giefsen der Zinkringe und Bleiplatten sowie das Herstellen der Zinkstäbe und Zinkblechringe zu überwachen. Auch hat er alljährlich die früher bei der Kaiserlichen Ober-Postdirektion bewirkte Prüfung der Einnahme- und Ausgabebücher über Batteriematerialien und Apparatbedürfnifsgegenstände sämmtlicher Berliner Postanstalten auszuführen.

Die Abwickelung des Verkehrs mit den auswärtigen Ober-Postdirektionen nimmt die Arbeitskraft eines Beamten vollauf in Anspruch. Auch an fremde Behörden (Militär, Magistrat u. s. w.) werden Materialien in beträchtlicher Menge verabfolgt. Die auf diese Weise gegen Erstattung der Selbstkosten abgegebenen Materialien haben im Rechnungsjahre 1900 einen Werth von 41 218 Mark gehabt. Die Versendung erfolgt durch die Post oder die Eisenbahn; mit der Verpackung sind in einem besonderen Raume 1 Postschaffner und 2 Arbeiter ständig beschäftigt.

Für die Verwaltung der gesammten bei den Fernsprechtheilnehmern in Berlin und den Vororten sowie bei den Vermittelungsanstalten und den Dienststellen aufgestellten Apparate sind 4 Beamte vorgesehen. Im Betriebe befanden sich am 15. Oktober 1901 unter Anderem 59 243 Endstellen mit 88 865 Fernhörern, 17 132 Wecker, 2565 gewöhnliche Klappenschränke, 19 605 Umschalter der verschiedenen Arten. Die Zahl der alljährlich zu prüfenden Uebergabebescheinigungen, auf Grund deren die Baubeamten die Einrichtung und den Abbruch von Sprechstellen sowie die Aenderung im Apparatbestande mittheilen, beläuft sich auf rund 55 000 Stück. Die Zahl der jährlich in Stand gesetzten Apparate hat sich in den 5 Jahren von 1896—1900 nahezu verdoppelt (von 19 455 auf 38 393 Stück).

Aufser der Apparatwerkstatt und der bereits erwähnten Fahrradwerkstatt, in welcher jetzt monatlich etwa 200 Instandsetzungen ausgeführt werden, gehören zum Telegraphenzeugamte noch drei weitere Betriebswerkstätten.

Uebersicht über den Verkehrsumfang des Kaiser-

Jahr	Zahl der				Hergestellt wurden								
	nachgeordneten Beamten	Unterbeamten	Vorarbeiter	Arbeiter	Zinkgufsringe St.	Zinkblechringe St.	Zinkstäbe St.	Bleiplatten St.	Bleiblechplättchen St.	Löthzinn kg	Erdseile m	Löthmörtel kg	Adernummern aus Kupferblech St.
1893	7	9	—	35	29 968	—	51 711	6 000	164 200	2 640	17 240	—	—
1894	7	9	—	36	40 000	100 880	33 210	23 000	86 800	2 879	25 080	—	—
1895	8	11	—	34	17 390	105 890	30 760	12 600	170 500	3 836	27 065	—	—
1896	31	23	—	41	—	81 650	12 390	—	206 900	4 809	40 924	—	—
1897	37	23	—	44	9 000	39 900	—	3 800	185 031	4 325	40 538	—	—
1898	50	15	5	46	12 000	55 900	—	1 000	149 804	6 431	52 444	—	—
1899	58	18	5	51	19 700	91 590	4 200	3 100	88 291	6 429	51 896	935	224 380
1900	58	18	4	55	27 965	47 400	12 720	—	86 600	7 554	51 318	1 704	365 833

Die Tischlerei besorgt die Instandsetzung von Batterieschränken aller Art und anderen Hauptausstattungsgegenständen, z. B. Kästen für Fahrräder, Apparattische, Stühle u. s. w.

Die Stellmacherei hat Handwagen in Stand zu setzen, die dazu erforderlichen Naben, Speichen und Felgen aus dem Rohmaterial anzufertigen, bessert Absperrgerüste, Drahthaspeln, Leitern aus, macht Baumscheerenstiele, Werkzeugkästen u. s. w.

In der Schmiede mit 2 Feuern werden, aufser der oben erwähnten Instandsetzung von Werkzeugen, Umänderungen von Baumaterialien (Querträger u. s. w.) für besondere Zwecke ausgeführt, hakenförmige Stützen zu geraden Stützen gestreckt, Handwagen und Werkzeugkästen beschlagen, Blitzableiterschellen an Rohrständeruntertheile gelöthet, eiserne Dachfenster gestempelt u. s. w.

Das Telegraphenzeugamt befafst sich ferner mit der Herstellung der Erdseile sowie mit dem Abbrennen der in grofsen Mengen eingelieferten Reste von Kupferdraht mit Bezug, weil sich herausgestellt hat, dafs von den Händlern für blanken Kupferdraht verhältnifsmäfsig höhere Preise gezahlt werden als für besponnenen. Auch wird das Telegraphenzeugamt nicht selten vom Reichs-Postamt oder der Ober-Postdirektion mit der probeweisen Herstellung neuer Eisenkonstruktionen beauftragt oder zur Anstellung von Versuchen mit neuen Materialien und Geräthen herangezogen.

lichen Telegraphenzeugamts in Berlin 1893—1900.

Gewicht der den Verkehrsanstalten durch Rollwagen zugeführten Materialien	Werth der beschafften Materialien			Erlös für verkaufte unbrauchbare Materialien, Geräthe, Werkzeuge u. s. w.	Zahl der			
	für Berlin	für auswärtige Ober-Postdirectionen	Zusammen		vorhandenen Materialien	in Stand gesetzten Apparate	als Vorrath gehaltenen Apparate (ausschliefslich Blitzableiter, Spindeln und Sicherungen)	in Stand gesetzten Fahrräder und Fahrradtheile
kg	M.	M.	M.	M.		St.	St.	St.
1 465 050	—	—	988 820	11 824	662	—	—	—
2 107 850	—	—	905 666	14 828	694	—	—	—
2 305 750	941 487	216 824	1 158 311	10 271	712	—	—	—
2 168 000	1 137 772	237 943	1 375 715	32 444	730	19 455	5 326	—
1 747 850	1 453 313	267 073	1 720 386	22 633	720	33 628	5 303	—
2 200 200	1 214 321	351 000	1 565 321	41 960	740	35 033	7 392	—
2 598 650	944 503	633 256	1 577 759	44 985	809	38 134	14 917	611
2 851 200	1 318 204	930 781	2 248 985	63 721	854	38 393	5 683	2 016.

Britisches Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1900/01.

Der 47. Verwaltungsbericht des britischen General-Postmeisters verzeichnet keine Begebenheiten von besonders hervortretender Bedeutung; er enthält aber eine Reihe von interessanten Einzelheiten, auf die näher einzugehen sich wohl verlohnen dürfte.

Die statistischen Angaben des Berichts über die Zahl der in den letzten Jahren von der britischen Post bestellten Brief- und Packetsendungen geben einen Ueberblick darüber, welchen Einfluſs die anläſslich des 60jährigen Regierungs-Jubiläums der verstorbenen Königin Victoria (22. Juni 1897) in Groſsbritannien durchgeführte Reform des Brief- und Packetportotarifs auf die Gestaltung des Postversendungsverkehrs ausgeübt hat. Diese Reform erstreckte sich auf folgende Punkte:

1. Das Porto für alle mehr als 1 Unze schweren Briefe des Inlandverkehrs wurde herabgesetzt, und zwar:

für Briefe von mehr als 1 bis 2 Unzen um $^1/_2$ Penny,
für schwerere Briefe um 1 Penny.

Das Briefporto beträgt seitdem in Groſsbritannien 1 Penny für Briefe bis zum Gewichte von 4 Unzen (112 g) und für jede weiteren 2 Unzen (56 g) $^1/_2$ Penny mehr.

2. Die besondere Taxe für Drucksachen im Gewichte von mehr als 2 Unzen sowie die besondere Taxe für Waarenproben kamen in Wegfall, weil die neue Brieftaxe genau dem für die genannten Gattungen von Sendungen bisher zu entrichtenden Porto entsprach. Dagegen wurde die Sondertaxe von $^1/_2$ Penny für Drucksachen im Gewichte bis zu 2 Unzen beibehalten.

3. Das Porto für die mehr als 1 Pfund (453 g) schweren Packete wurde um Beträge zwischen $^1/_2$ Penny und 6 Pence ermäſsigt. Das Porto für Packete beträgt seitdem in Groſsbritannien:

für Packete bis 9 Pfund: 3 Pence für das erste Pfund und 1 Penny mehr für jedes weitere Pfund,
für Packete von mehr als 9 bis 11 Pfund (5 kg): 1 Shilling.

Unter der Wirkung dieser Tarifänderungen hat sich der Brief- und Packetverkehr der britischen Post seit dem Jahre 1896/97, dem letzten Jahre vor Durchführung der Reform, in folgender Weise entwickelt:

	Briefe Stück	Steigerung gegenüber dem Vorjahre	Drucksachen Stück	Steigerung gegenüber dem Vorjahre	Packete Stück	Steigerung gegenüber dem Vorjahre
1896/97	1 893 000 000	3,2 v. H.	697 900 000	3,8 v. H.	63 715 000	5,2 v. H.
1897/98	2 012 300 000	6,3 -	727 300 000	4,2 -	67 823 000	6,4 -
1898/99	2 186 800 000	8,6 -	701 500 000	— 3,5 -	71 913 000	6,0 -
1899/1900	2 246 800 000	2,7 -	702 800 000	0,2 -	75 448 000	4,9 -
1900/01	2 323 600 000	3,4 -	732 400 000	4,2 -	81 017 000	7,4 -

Aus diesen Zahlen ergiebt sich, daſs nach dem Inkrafttreten der Portoreform bei den Briefen zunächst eine das Durchschnittsmaſs übersteigende Steigerung, dagegen bei den Drucksachen eine Verkehrsabnahme eingetreten ist. Beide Erscheinungen stehen in ursächlichem Zusammenhange mit einander, denn es ist klar, daſs der gänzliche Wegfall der Waarenproben und die Beschränkung der Drucksachentaxe auf Sendungen geringen Gewichts eine entsprechende Vermehrung der Zahl der Briefe nach sich ziehen muſste. Zum Theil wird die gesteigerte Zunahme des Briefverkehrs freilich auch darauf zurückzuführen sein, daſs die für die schwereren Briefe eingeführte Porto-

herabsetzung eine vermehrte Versendung solcher Briefe zur Folge gehabt hat. Beim Packetverkehr ist, wie sich aus der Zusammenstellung weiter ergiebt, durchweg eine nicht unerhebliche Steigerung eingetreten, und der jährliche Steigerungssatz stellt sich in den Jahren nach Durchführung der Reform etwas höher, als es früher der Fall war. Letztere Erscheinung erklärt sich hauptsächlich dadurch, dafs manche Sendungen, wie schwerere Bücher u. s. w., die früher als Drucksachen zur Versendung kamen, jetzt mit Rücksicht auf das verbilligte Packetporto nicht als Briefe, sondern als Packete zur Post gegeben werden Im Ganzen erweist die Statistik, dafs die letzte Portoreform der britischen Postverwaltung zwar gewisse Verschiebungen im Postversendungsverkehre Grofsbritanniens zur Folge gehabt hat, dafs aber inzwischen bereits wieder stabile Verhältnisse eingetreten sind.

In finanzieller Beziehung ist die Wirkung der Reform für die britische Postverwaltung eine günstige gewesen. Zwar hat sich der Ueberschufs dieser Verwaltung, der 1896/97 im Bereiche der Post 3 900 579 Pfd. Sterl. betragen hatte, in den folgenden Jahren, ohne Zweifel in Folge der Portoherabsetzungen, bis auf 3 710 336 Pfd. Sterl. vermindert; im letzten Jahre (1900/01) aber hat der Ueberschufs mit 3 930 567 Pfd. Sterl. nicht nur den entsprechenden Betrag des Jahres 1896/97 bereits wieder überstiegen, sondern hat zugleich eine Höhe erreicht, die er vorher überhaupt noch nicht gehabt hatte.

Das Porto für Postkarten ($^1/_2$ Penny für jede Karte) und für Zeitungssendungen ($^1/_2$ Penny für jedes Zeitungsexemplar) ist bei der Jubiläums-Reform unverändert geblieben. Beide Gattungen von Sendungen weisen seit dem Jahre 1896/97 eine fortdauernde Zunahme auf, und zwar hat sich die Zahl

der Postkarten	von	336 500 000	im Jahre	1896/97
	auf	419 000 000	- -	1900/01,
der Zeitungssendungen	von	150 600 000	- -	1896/97
	auf	167 800 000	- -	1900/01 vermehrt.

Der Briefverkehr Grofsbritanniens mit dem Auslande hat im Jahre 1900/01

abgehend	2 103 000	Pfund	Briefe und Postkarten und
	19 444 000	-	anderer Sendungen,
ankommend	1 840 000	-	Briefe und Postkarten und
	6 696 000	-	anderer Sendungen

ausgemacht. Am stärksten sind an diesen Mengen von Sendungen die Vereinigten Staaten von Amerika, die britischen Kolonien in Südafrika, Frankreich, Deutschland und Britisch-Indien betheiligt, und zwar sind entfallen

auf den Verkehr Grofsbritanniens mit:	abgehend		ankommend	
	Pfund Briefe und Postkarten	Pfund anderer Sendungen	Pfund Briefe und Postkarten	Pfund anderer Sendungen
Vereinigte Staaten von Amerika	307 000	2 290 000	290 000	2 100 000
Brit. Kolonien in Südafrika	298 000	2 270 000	243 000	473 000
Frankreich	271 000	1 715 000	243 000	719 000
Deutschland	259 000	1 479 000	252 000	807 000
Britisch-Indien	147 000	2 187 000	112 000	313 000.

In den Zahlen für Südafrika ist der Briefverkehr der im Felde stehenden Truppen mitenthalten. An letztere sind allwöchentlich gegen 204 000 Briefe

und 115 300 Drucksachensendungen abgesandt worden, und der gesammte Briefverkehr der Feldpost hat sich im Jahre 1900/01 in der Richtung nach England auf 9 250 000 Briefe, in umgekehrter Richtung auf 11 551 300 Briefe belaufen. Bezüglich des Briefpostaustausches mit Britisch-Indien sei erwähnt, dafs die Post dahin und darüber hinaus im letzten Jahre wöchentlich im Durchschnitt aus nicht weniger als 2230 Briefsäcken (also im Jahre aus rund 116 000 Briefsäcken) bestanden hat. Die stärkste Post für Indien und Ostasien war diejenige vom 7. Dezember 1900, die sich Dank der in ihr enthaltenen zahllosen Weihnachts- und Neujahrswünsche auf die stattliche Zahl von 2885 Briefsäcken belief.

Der Packetaustausch der britischen Post mit anderen Ländern hat im letzten Jahre für die Richtung aus Grofsbritannien 2 005 506 Packete,
- - - nach - 1 118 788 -
zusammen .... 3 124 294 Packete
betragen. Im einzelnen entfielen hiervon

auf den Verkehr mit	abgehend Packete	ankommend Packete	zusammen Packete	Zunahme gegenüber dem Vorjahre Stück oder v. H.	
Deutschland ...	281 145	392 426	673 571	22 420	3,3
Kap-Kolonie ..	571 797	88 781	660 578	419 073	63,4
Frankreich.....	222 477	212 032	434 509	26 755	6,2
Britisch-Indien .	114 072	68 428	182 500	2 726	1,5.

Danach hat Deutschland trotz einer verhältnifsmäfsig geringen Steigerung der Zahl der Packete im letzten Jahre doch, soweit die Gesammtzahl der Packetsendungen in Frage kommt, unter den mit Grofsbritannien im Packetverkehre stehenden Ländern die erste Stelle zu bewahren gewufst, ist aber, wenn nur die Zahl der aus Grofsbritannien abgesandten Sendungen in Betracht gezogen wird, weitaus von der Kap-Kolonie übertroffen worden. Letzteres erklärt sich dadurch, dafs in den für die Kap-Kolonie angegebenen Zahlen die Stückzahl der Feldpostpackete (im Ganzen 534 245 Packete, wöchentlich im Durchschnitt 8 745 Packete) einbegriffen ist.

Der Werth der in Postpacketen aus Grofsbritannien abgesandten oder dahin eingeführten Waaren hat im Jahre 1900/01 für die Richtung
aus Grofsbritannien (Export) .... 3 118 353 Pfd. Sterl.,
nach - (Import) .... 1 183 006 -
zusammen .. 4 301 359 Pfd. Sterl.
betragen; der Werth jeder einzelnen Sendung hat also im Durchschnitte für die Richtung aus dem Vereinigten Königreiche 1,55 Pfd. Sterl. (etwa 31 Mark), für die umgekehrte Richtung 1,06 Pfd. Sterl. (rund 21 Mark) ausgemacht. Für andere Länder, insbesondere für Deutschland, stehen gleichartige Zahlen, die zur Vergleichung herangezogen werden könnten, leider nicht zur Verfügung. Vielleicht wird dies später der Fall sein, wenn ein Vorschlag der anläfslich der Weltausstellung im Jahre 1900 in Paris unter amtlicher Betheiligung abgehaltenen »Internationalen Zollkonferenz«, der dahin ging, dafs die Werthe der in Postpacketen ein- und ausgeführten Waaren in den Handelsstatistiken gesondert aufgeführt werden möchten, bei den Zollverwaltungen Entgegenkommen findet.

Die Thätigkeit des Rückbriefamts (Returned Letter Office) der britischen Postverwaltung gestaltet sich, dem gesteigerten Postverkehr entsprechend, von Jahr zu Jahr umfangreicher. Im Jahre 1900/01 sind an das Rückbriefamt als unanbringlich eingesandt worden:

7 470 288	Briefe,
278 497	Postkarten,
1 869 333	Drucksachen- und Zeitungssendungen,
159 954	Packete
zusammen 9 778 072	Sendungen.

Hiervon haben 6 710 961 Sendungen nachträglich den Empfängern zugestellt oder den Absendern wieder ausgehändigt werden können; der Rest, mehr als 3 Millionen Sendungen, ist der Vernichtung anheimgefallen. In den beim Rückbriefamte geöffneten Briefen waren Werthgegenstände im Gesammtwerthe von 681 335 Pfd. Sterl. enthalten. Wenn der Verwaltungsbericht anführt, dafs bei den britischen Postanstalten im Jahre 1900/01 nicht weniger als 345 690 Sendungen, darunter eine gröfsere Zahl von Sendungen mit Werthinhalt, ohne jede Adresse aufgeliefert worden sind, so wird damit lediglich die auch in anderen Ländern, darunter auch Deutschland, vielfach gemachte Erfahrung bestätigt, dafs es die Absender von Postsendungen bei deren Fertigstellung zu ihrem Schaden nur zu oft an der erforderlichen Sorgfalt fehlen lassen.

Gleich dem Brief- und Packetverkehre weist auch der Postanweisungsverkehr Grofsbritanniens in den letzten Jahren eine lebhafte Steigerung auf. Der Gesammtbetrag der im Vereinigten Königreich im Wege der Postanweisung ein- und ausgezahlten Geldsummen hat betragen:

	1896/97	1900/01	mithin Steigerung
im Inlandsverkehre .	25 919 853 Pfd. Sterl.	34 454 859 Pfd. Sterl.	32,9 v. H.
im Verkehre mit den britischen Kolonien	1 905 661 -	2 074 495 -	8,9 -
im Verkehre mit dem Auslande	2 423 573 -	2 845 311 -	17,4 -
zusammen . .	30 249 087 Pfd. Sterl.	39 374 665 Pfd. Sterl.	30,2 v. H.

Im Auslandsverkehre (mit Einschlufs des Verkehrs mit den Kolonien) übersteigt die Summe der nach Grofsbritannien gerichteten Postanweisungen im allgemeinen weitaus die Summe der von da abgesandten Anweisungen; dies entspricht dem Ueberschusse der britischen Packetausfuhr über die Packeteinfuhr. Im Verkehre mit Deutschland ist das Verhältnifs jedoch das umgekehrte, da Deutschland im Jahre 1900/01 175 387 Pfd. Sterl. mittelst Postanweisung nach Grofsbritannien abgesandt, dagegen 203 319 Pfd. Sterl. von dort empfangen hat.

Postbons giebt es in Grofsbritannien jetzt seit rund 20 Jahren. In dieser Zeit sind im Ganzen nicht weniger als 946 Millionen Postbons über zusammen 357 Millionen Pfd. Sterl. zur Ein- und Auszahlung gekommen. Im letzten Jahre belief sich die Zahl der Postbons auf $85\frac{1}{2}$ Millionen über rund 30 Millionen Pfd. Sterl.

Für die Beförderung der Postsendungen ist die britische Postverwaltung, der geographischen Lage des Landes entsprechend, in sehr vielen Fällen auf die Benutzung von Schiffsverbindungen angewiesen. Allein für die zur See beförderten inländischen Postsendungen (es handelt sich dabei hauptsächlich um den Verkehr mit Irland, den Kanal-Inseln, den Hebriden, den Orkney-, Shetlands-Inseln u. s. w.) hat die genannte Verwaltung gegen 170 000 Pfd. Sterl im Jahre an die Schiffsgesellschaften zu zahlen. Noch viel höher sind natürlich die für Beförderung der Post nach überseeischen Gebieten zahlbaren Vergütungen, die sich, abzüglich der von den Postverwaltungen verschiedener britischer Kolonien geleisteten Zuschüsse sowie der

von fremden Verwaltungen für die Beförderung von Brief- und Packetsendungen gezahlten Transitentschädigungen, zur Zeit auf folgende Jahressummen belaufen:

für Beförderung der Postsendungen

1. nach nichtenglischen europäischen Häfen, und zwar:			
von Dover nach Calais	24 900 Pfd. Sterl.		
nach anderen Häfen (u. A. Hoek von Holland, Hamburg, Levante-Häfen).....	1 968 -		
zusammen ..	26 868 Pfd. Sterl.	26 868 Pfd. Sterl.;	
2. nach Amerika, und zwar:			
nach den V. St. v. Amerika, den Bermuda-Inseln und Neu-Fundland	108 724 Pfd. Sterl.		
nach Mexiko und Westindien	46 152 -		
nach Südamerika	18 421 -		
zusammen ..	173 297 Pfd. Sterl.	173 297 -	;
3. nach Afrika		27 433 -	;
4. nach Asien und Australien, und zwar:			
von Brindisi nach Bombay und Shanghai	152 900 Pfd. Sterl.		
von Brindisi oder Neapel nach Adelaide	90 192 -		
über Canada nach Japan und Hongkong.....	34 920 -		
zusammen ..	278 012 Pfd. Sterl.	278 012 -	;
mithin jährlicher Gesammtbetrag der Vergütungen an die Schiffsgesellschaften ..		505 610 Pfd. Sterl.	

Die Verstaatlichung des Telegraphendienstes ist in Grofsbritannien im Jahre 1870/71, also vor jetzt 30 Jahren, erfolgt. In dieser Zeit hat sich der Telegrammverkehr nahezu verzehnfacht. Die Gesammtzahl der in Grofsbritannien aufgelieferten Telegramme (Inlands- und Auslandsverkehr zusammen) hat betragen:

im Jahre	Telegramme		
1870/71	9 850 177,		
1875/76	20 973 535	oder 112,9	v. H. mehr als 5 Jahre vorher,
1880/81	29 411 982	- 40,2	- - - - -
1885/86	39 146 283	- 33,1	- - - - -
1890/91	66 409 211	- 69,6	- - - - -
1895/96	78 839 610	- 18,7	- - - - -
1900/01	89 576 961	- 13,6	- - - - -

Die in den ersten fünf Jahren in die Erscheinung getretene Steigerung um mehr als 100 v. H. erklärt sich durch die mit der Einführung des Staatsbetriebs verbunden gewesenen Betriebsverbesserungen, wie Vermehrung der Telegraphenanstalten, Verbilligung der Taxen für Telegramme u. s. w. Wenn sich weiter die Zahl der Telegramme von 1885/86 auf 1890/91 in besonders hervortretender Weise vermehrt hat, so ist die Ursache hiervon, dafs Ende 1885 die Mindesttaxe für Inlandstelegramme von 1 Shilling auf 6 Pence, also um die Hälfte, ermäfsigt worden ist.

Der Telegrammverkehr des Jahres 1900/01 setzt sich im einzelnen wie folgt zusammen:

		gegenüber dem Vorjahre
Zahl der inländischen Telegramme, und zwar		
a) der gewöhnlichen Telegramme . .	73 184 864	— 1,30 v. H.,
b) der Prefstelegramme	6 961 761	+ 2,18 -
c) der im Interesse des Eisenbahndienstes und anderer öffentlichen Verwaltungen gebührenfrei oder gegen ermäfsigte Gebühren beförderten Telegramme	1 789 246	— 7,27 - ;
Zahl der Telegramme nach dem Auslande	7 641 090	+ 1,58 - ;
zusammen . .	89 576 961	— 0,92 v. H.

Danach ist zwar bei den Prefstelegrammen und den nach dem Ausland abgesandten Telegrammen eine Zunahme zu verzeichnen; im Ganzen hat sich die Zahl der Telegramme aber nicht unwesentlich vermindert. Die Thatsache, dafs eine Abnahme besonders bei den Londoner Ortstelegrammen (um 2,11 v. H.) und bei den Börsentelegrammen (um 14 v. H.) eingetreten ist, scheint darauf hinzudeuten, dafs die Abnahme des Telegrammverkehrs mit der durch den Krieg in Südafrika im geschäftlichen Leben vielfach hervorgetretenen Depression im Zusammenhange steht. Die Vermehrung der Zahl der Prefstelegramme dürfte, abgesehen von den kriegerischen Ereignissen in Südafrika, darauf zurückzuführen sein, dafs der Tod der Königin Victoria eine gesteigerte Inanspruchnahme des Telegraphen durch die Presse im Gefolge gehabt hat. Sind doch allein beim Londoner Haupt-Telegraphenamt am Tage vor der Beisetzung der Königin nahezu 200 000 Telegramme, die höchste bei diesem Amte je erreichte Zahl, zu bearbeiten gewesen.

Verbesserte Telegraphenverbindungen zwischen Grofsbritannien und dem Festlande sind im Jahre 1900/01 durch neue Kabel zwischen Benacre (in Suffolk) und Zandvoort (in den Niederlanden) sowie zwischen Bacton und Emden geschaffen worden; ferner ist ein unmittelbarer Telegrammaustausch zwischen London und Genua ins Leben getreten. Durch Legung eines neuen Eastern-Kabels zwischen Kornwall und St. Vincent über Madeira ist eine dritte Kabelverbindung zwischen England und Südafrika hergestellt worden. Ein weiteres von der Eastern-Gesellschaft geplantes Kabel, das Natal über Mauritius und die Kokos-Inseln mit Australien verbinden soll, konnte auf der Strecke von Natal bis Mauritius dem Betrieb übergeben werden. Endlich ist die Herstellung einer Telegraphenverbindung über den grofsen Ozean ihrer Verwirklichung näher gekommen, nachdem die Regierungen von Grofsbritannien, Canada und einigen australischen Kolonien gemeinsam einen Vertrag mit der »Telegraph Construction and Maintenance Company« abgeschlossen haben, der die Legung eines Kabels zwischen Vancouver und Australien auf dem Wege über die Fanning- und Fidji-Inseln sichert (vgl. Archiv v. 1900 S. 845 ff.).

Stadtfernsprech-Einrichtungen unterhielt die britische Postverwaltung Ende März 1901 an 312 Orten (gegen 299 im Jahre vorher); die Zahl der durch die Postanstalten vermittelten Gespräche belief sich im Jahre 1900/01 auf 8975 148 oder 10,87 v. H. mehr als im Jahre zuvor. Wenn diese Zahlen gegenüber den gleichartigen Zahlen des Reichs-Postgebiets (Ende 1899 1014 Orte mit Stadtfernsprech-Einrichtung; Zahl der Gespräche im Jahre 1899 rund 574 Millionen) aufserordentlich gering erscheinen, so ist dies darauf zurückzuführen, dafs sich der Fernsprechverkehr in Grofsbritannien zum gröfsten

Theil in den Händen einer Privat-Gesellschaft, der National Telephone Company, befindet, und dafs die Postverwaltung ihrerseits erst seit Mitte der 90er Jahre begonnen hat, sich mit der Einrichtung und dem Betriebe von Stadtfernsprech-Einrichtungen zu befassen. Vielleicht ist es nicht ohne Interesse, im Anschlufs an unseren früheren Aufsatz »Die Frage der Verstaatlichung des Fernsprechwesens in England«, Jahrgang 1898 S. 649 u. f., hier kurz zu erörtern, wie sich der Fernsprechdienst der britischen Postverwaltung in den wenigen Jahren seines Bestehens entwickelt hat.

Vorauszuschicken ist, dafs der britischen Postverwaltung bereits zu Anfang der 80er Jahre durch Urtheil des Obersten Gerichtshofs das alleinige Recht zur Herstellung und zum Betriebe von Fernsprechanlagen zuerkannt worden war; doch hatte der General-Postmeister bis in die 90er Jahre hinein darauf verzichtet, das Fernsprechwesen in eigene Verwaltung zu nehmen, sich vielmehr darauf beschränkt, Konzessionen zur Ausführung von Stadtfernsprechnetzen und von Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Orten gegen entsprechende Entschädigung an Privat-Gesellschaften zu verleihen. Nachdem sich dann die National Telephone Company durch Verschmelzung mit anderen Gesellschaften und durch Aufkauf von Konzessionen ein thatsächliches, wenn auch nicht rechtliches Fernsprech-Monopol zu verschaffen gewufst hatte, und nachdem in Folge der kapitalistischen Ausnutzung dieses Monopols im englischen Volke eine lebhafte Bewegung zu Gunsten der Verstaatlichung des Fernsprechwesens entstanden war, wurde im Jahre 1892 ein Gesetz erlassen, das namentlich folgende Festsetzungen enthielt:

1. die National Telephone Company sollte ihren Betrieb auf den Fernsprechverkehr innerhalb der Orte beschränken; die dieser Gesellschaft gehörigen Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Orten sollten, natürlich gegen angemessene Entschädigung, von der Postverwaltung übernommen und fortan durch diese betrieben werden;
2. die Fernsprechvermittelungsanstalten der National Telephone Company sollten mit den Postanstalten in telephonische Verbindung gebracht werden, damit die Abonnenten der Gesellschaft die Fernsprech-Verbindungsanlagen nach anderen Orten benutzen, auch Telegramme durch den Fernsprecher aufliefern oder sich zustellen lassen könnten;
3. die Postverwaltung sollte, ohne dafs die National Telephone Company irgend welche Entschädigung verlangen dürfe, berechtigt sein, selbst Stadtfernsprech-Einrichtungen herzustellen und zu betreiben oder neue Konzessionen zur Errichtung und zum Betriebe von Fernsprechanlagen zu ertheilen.

Endlich wurden der Postverwaltung die nöthigen Geldmittel zur Verfügung gestellt, um die Verbindungsanlagen der National Telephone Company übernehmen, weitere Verbindungsanlagen herstellen und mit dem Baue eigener Stadtfernsprech-Einrichtungen vorgehen zu können.

Die Verhandlungen mit der National Telephone Company wegen Uebernahme der Verbindungsanlagen zogen sich mehrere Jahre hin. Im April 1896 gingen diese Anlagen sodann in einer Länge von 2651 Meilen Linie und 29 000 Meilen Leitung gegen eine Kaufsumme von 459 114 Pfd. Sterl. in den Besitz und Betrieb der britischen Postverwaltung über. Gleichzeitig nahm die Postverwaltung den Bau neuer Verbindungsanlagen in Angriff, so dafs Fernsprechleitungen zur Verbindung mehrerer Orte unter einander Ende März 1897 bereits in einer Länge von 48 620 Meilen im Betriebe waren. Bis Ende März 1901 hat sich diese Zahl weiter auf 76 831 Meilen erhöht, und es waren zu diesem Zeitpunkte noch gegen 7700 Meilen Leitung im Baue begriffen.

Mit der Herstellung eigener Stadtfernsprech-Anlagen hatte die Postverwaltung, schon ehe sie die Verbindungsanlagen von der National Telephone Company übernahm, begonnen. Anfang April 1896 waren bereits 57 Postanstalten mit Stadtfernsprechbetrieb vorhanden. Im folgenden Jahre wuchs diese Zahl auf 243 an, und seitdem hat sie sich, wie schon erwähnt, auf 312 vermehrt. Die gesammten Kosten, welche die britische Postverwaltung bisher für Ankauf und Herstellung von Fernsprechverbindungsanlagen sowie Erbauung von Stadtfernsprech-Einrichtungen aufzuwenden gehabt hat, haben bis Ende März 1901 1 695 822 Pfd. Sterl. betragen; davon entfallen auf 1900/01 164 189 Pfd. Sterl.

Als ein weiterer Schritt auf dem in Grofsbritannien im Jahre 1892 eingeschlagenen Wege der allmählichen Verstaatlichung des Fernsprechwesens ist ein Gesetz vom Jahre 1899 zu nennen, durch welches der Postverwaltung 2 Millionen Pfd. Sterl. zur Verfügung gestellt wurden, um in London und anderen grofsen Städten mit der Herstellung von Stadtfernsprechanlagen vorgehen zu können. Durch dasselbe Gesetz wurden die Ortsbehörden für den Fall, dafs sie vom General-Postmeister die Konzession zur Errichtung eines Stadtfernsprechbetriebs erhalten würden, zur Aufnahme von Anleihen für diesen Zweck ermächtigt. Auf Grund dieses Gesetzes hat die Postverwaltung in neuester Zeit an eine Reihe von Munizipal-Verwaltungen Fernsprech-Konzessionen ertheilt. Noch wichtiger ist, dafs die Vorarbeiten zur Herstellung eines Stadtfernsprechnetzes der Postverwaltung in London zu Ende geführt sind und dafs mit dem Baue dieses Netzes, das unterirdisch verlegt werden soll, bereits begonnen worden ist. Ende März 1901 waren in der City 160 Meilen, in den übrigen Stadttheilen 110 Meilen der für die Fernsprechkabel erforderlichen Röhrenleitungen fertiggestellt. Von den Kabeln selbst, die 200 bis 434aderig sind, waren bis zu dem genannten Zeitpunkt in der City 20 Meilen, in den übrigen Theilen der Stadt 16 Meilen zur Verlegung gekommen. Voraussichtlich wird noch längere Zeit vergehen, ehe es möglich sein wird, die neue Anlage dem Betriebe zu übergeben.

Die Zahl der Post- und Telegraphenanstalten Grofsbritanniens sowie die Zahl der Briefkasten ist in den letzten Jahren, der allgemeinen Verkehrszunahme entsprechend, fortdauernd vermehrt worden. Es belief sich:

	die Zahl der Postanstalten:	davon auch für den Postanweisungs- und Postsparkassendienst geöffnet:	die Zahl der Briefkasten:
Ende März 1891	auf 18 806,	9 681;	auf 21 837,
- - 1896	- 20 398,	11 518;	- 27 622,
- - 1901	- 22 189,	13 394;	- 33 590;

ferner betrug:

	die Zahl der Telegraphenanstalten:	davon mit Postanstalten vereinigt:	Eisenbahn-Telegraphenstationen:
Ende März 1891.....	7 627,	5 912,	1 715,
- - 1896.....	9 926,	7 653,	2 273,
- - 1901.....	11 512,	9 171,	2 341.

Das Personal der britischen Postverwaltung bestand im März 1891 aus 117 868 Köpfen und ist seitdem auf 173 184 Köpfe, also in 10 Jahren im Ganzen um 55 316, oder jährlich im Durchschnitt um rund 5500 Köpfe, angewachsen. Die Zahl der nicht etatsmäfsigen Beamten (einen Unterschied zwischen Beamten und Unterbeamten in unserem Sinne kennt man in England nicht) belief sich im letzten Jahre auf 79 052 oder 45,6 v. H. der Gesammtzahl; diese nicht etatsmäfsigen Beamten sind zum Theil nur ein bis zwei

Stunden täglich beschäftigt. Einen ziemlich hohen Prozentsatz der Beamtenschaft macht das weibliche Personal aus, und zwar waren
im März 1891 24877 weibliche Personen, darunter 8877 in etatsmäfsigen Stellen,
- - 1901 35377 - - , - 15216 - - -
im britischen Post- und Telegraphendienste thätig. Von den etatsmäfsigen weiblichen Beamten waren im letzten Jahre beschäftigt:

in einer höheren Stellung	1,
als Vorsteherinnen von Hauptpostämtern (Head-Offices) . .	126,
- - - Unter-Postämtern (Sub-Offices) . . .	6 199,
- Aufsichtsbeamte bei den Post- und Telegraphenanstalten	1 969,
- Betriebsbeamte	6 921.

Anläfslich des südafrikanischen Krieges waren zum Dienste bei der Feldpost, zur Verstärkung des Personals bei den Landes-Postanstalten oder zum Dienste mit der Waffe bis Ende März 1900 im Ganzen gegen 3400 Post- und Telegraphenbeamte aus dem Vereinigten Königreiche nach Südafrika entsandt worden. Hiervon sind inzwischen rund 1100 Beamte nach Beendigung ihrer Dienstzeit in die Heimath zurückgekehrt, während 69 Beamte im Felde ihren Tod gefunden haben. Im Laufe des Jahres 1900/01 sind weitere 400 Beamte nach dem Kriegsschauplatz überwiesen worden. Dafs das Fehlen einer so grofsen Zahl von Beamten für den Post- und Telegraphenbetrieb in der Heimath manche Schwierigkeiten im Gefolge haben mufste, bedarf kaum der Erwähnung; hat doch z. B. allein das Londoner Haupttelegraphenamt mehr als 100 Beamte nach Südafrika abgeben müssen. Auch der Umstand, dafs eine besonders grofse Zahl von Telegraphen-Mechanikern und im Telegraphen-Leitungsbau erfahrenen Beamten für den Feldtelegraphendienst hat zur Verfügung gestellt werden müssen, wird in der Heimath als sehr lästig empfunden, da sich für diese technisch ausgebildeten Beamten geeigneter Ersatz nur zum Theil hat beschaffen lassen.

Das finanzielle Ergebnifs der britischen Post- und Telegraphenverwaltung stellt sich für 1900/01 folgendermafsen:

im Bereiche der Post:		
Einnahmen . . .	13 995 470 Pfd. Sterl.	
Ausgaben	10 064 903 -	
mithin Ueberschufs der Post	3 930 567 Pfd. Sterl.	3 930 567 Pfd. Sterl.;
im Bereiche der Telegraphie:		
Einnahmen . . .	3 459 353 Pfd. Sterl.	
Ausgaben	3 812 569 -	
mithin Deficit der Telegraphie . . .	353 216 Pfd. Sterl.	353 216 - .
Für beide Verwaltungszweige zusammen beträgt also der Ueberschufs . . .		3 577 351 Pfd. Sterl.

Das Deficit der Telegraphie ist gegenüber dem Jahre 1899/1900 um 64 624 Pfd. Sterl. gröfser geworden; andererseits ist der Ueberschufs aus dem Postbetrieb um 220 231 Pfd. Sterl. in die Höhe gegangen; der Gesammt-Ueberschufs stellt sich somit um 155 607 Pfd. Sterl. höher als derjenige des Jahres vorher.

In den oben angeführten Einnahme-Summen sind
bei der Post . . . . . 218 584 Pfd. Sterl.,
- - Telegraphie . . . . . 78 764 -
enthalten, die nicht baar zur Postkasse geflossen sind, sondern den Werth der

Leistungen darstellen, welche die Post- und Telegraphenverwaltung ohne Bezahlung im Interesse anderer öffentlichen Verwaltungen verrichtet; hierher gehört hauptsächlich die gebührenfreie Beförderung von dienstlichen Briefsendungen und von Telegrammen. Werden diese Summen von den Einnahmen abgezogen, so vermindert sich der oben für beide Verwaltungszweige zusammen berechnete Ueberschufs von 3 577 351 Pfd. Sterl. auf 3 280 003 Pfd. Sterl.

Ein neues Postgesetz für Island.

Das Postwesen auf der Insel Island ist mit dem Postwesen der übrigen Theile des Königreichs Dänemark nicht vereinigt. Im eigentlichen Königreiche (mit Einschlufs der Faröer) untersteht die Verwaltung des Postwesens dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, während das Postwesen Islands von dem Ministerium für Island geleitet wird. Die gesetzliche Grundlage für die Posteinrichtungen der Insel bildet eine Verordnung vom 26. Februar 1872, die im Laufe der Jahre wiederholt Aenderungen und Ergänzungen erfahren hat. Nunmehr ist am 13. September 1901 ein besonderes Postgesetz für Island erlassen worden, das sich in manchen wesentlichen Bestimmungen an die dänische Postgesetzgebung anlehnt und am 1. Juli 1902 in Kraft treten wird. Wir geben im Folgenden den wichtigeren Inhalt des neuen Gesetzes wieder.

Verwaltung des Postwesens. Die Leitung des inneren Postwesens der Insel Island untersteht dem Postmeister in Reykjavik unter der Aufsicht des Landeshauptmanns. Die gesetzliche Verpflichtung der Postverwaltung zur Annahme und zur Beförderung von Postort zu Postort erstreckt sich auf folgende Gegenstände:

1. Lose Briefe. Dazu gehören gewöhnliche Briefe und Postkarten, Drucksachen und Waarenproben, die mit bestimmter Adresse versehen sind und nicht über 50 Kvint (= 250 g) wiegen. Sollen diese Gegenstände unter »Einschreiben« versendet werden, so müssen sie in isländischer Sprache das Wort »Eingeschrieben« oder »Rekommandirt« oder den Vermerk »N. B.« tragen. Briefe, die gemünztes Geld, Papiergeld oder Inhaberpapiere enthalten, dürfen nicht als gewöhnliche Briefe, wohl aber unter Einschreibung versendet werden.

2. Geldbriefe, welche bis zu demselben Gewichte zulässig sind und nur Geld oder Werthpapiere enthalten dürfen. Ein Deklarationszwang besteht nur dann, wenn — was zulässig ist — bei der Einlieferung verlangt wird, dafs der Annahmebeamte den Inhalt nachzählt.

3. Packete. Zu jedem Packete gehört ein Adrefsbrief, der wie ein Briefumschlag eingerichtet sein mufs und einen gewöhnlichen Brief enthalten kann; er darf aber nur bis zu 3 Kvint (= 15 g) wiegen, wobei ein beigefügter Schlüssel, der zum Packete gehört, nicht mitgewogen wird.

4. Postanweisungen.

5. Zeitungen und Zeitschriften, auf die bei der Post abonnirt wird und die mindestens einmal jährlich erscheinen und einzeln nicht über 25 Kvint (= 125 g) wiegen.

Dem Postzwang unterliegen nur gewöhnliche Briefe, Postkarten und Geldbriefe. Ihre Beförderung auf andere Weise als durch die Post ist zulässig, wenn

a) der Post eine Einnahme nicht entgeht oder

b) Jemand die Sendungen in seiner eigenen Angelegenheit oder für eine andere Person besorgt, zu der er in einem Abhängigkeitsverhältnisse steht oder deren Bote er ist.

Ferner können die Rhedereien der Postschiffe und die Postwagenunternehmer mit ihren eigenen Beförderungsmitteln Briefe und Geldsendungen in rein dienstlichen Angelegenheiten zwischen den Behörden und deren Beamten sowie zwischen den Beamten unter einander befördern.

Von der Postbeförderung sind ausgeschlossen:

a) Gegenstände, deren Verbreitung verboten ist;

b) Gegenstände, deren Aeufseres ungesetzlich, unsittlich oder beleidigend ist;

c) Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist; aufserdem übelriechende Gegenstände.

Wird bei Sendungen zu c) der Inhalt verschwiegen oder unrichtig angegeben, so ist die Postverwaltung berechtigt, den etwa entstehenden Schaden für Rechnung des Absenders zu ersetzen.

Neben der Beförderung der genannten Sendungen kann die Postverwaltung weitere Dienstverrichtungen übernehmen, die mit ihrem Zwecke vereinbar sind, namentlich die Bestellung von Sendungen durch Eilboten und die Besorgung von Ortssendungen. Für solche Leistungen bestimmt die Postverwaltung die Höhe der Gebühren und die sonstigen Bedingungen.

Postbeförderung. Für die Beförderung der Sendungen bedient sich die Postverwaltung entweder der eigenen oder der sonst vorhandenen Beförderungsmittel. Jeder Unternehmer, der zwischen bestimmten Orten eine regelmäfsige Personenbeförderung über Land unterhält, ist auf Verlangen verpflichtet, Postsendungen bis zum Gesammtgewichte von 50 Pfund bei der einzelnen Fahrt zu befördern. Deshalb hat er spätestens 24 Stunden vor Ausführung der ersten Fahrt der nächstgelegenen Postanstalt von der Beförderungsgelegenheit und dem Fahrplane Mittheilung zu machen; ebenso mufs er später eintretende Aenderungen anmelden. Mangels anderweitiger Festsetzung bezahlt die Postverwaltung 5 Oere für jedes Pfund des Bruttogewichts der ganzen Postladung.

Ferner hat jedes Schiff, das von einem isländischen Hafen abgeht, auf Verlangen der Postverwaltung Briefsendungen zu befördern. Dient das Schiff zur Packetbeförderung, so hat es auch alle übrigen Postsendungen mitzunehmen. Die Postverwaltung ist berechtigt, auf dem Schiffe verschlossene Briefkasten anzubringen und einen Raum bis zu 40 Kubikfufs zu beanspruchen. Der Rheder oder der Führer eines zur Packetbeförderung benutzten Schiffes mufs spätestens gleichzeitig mit der ersten Bekanntmachung der Fahrt der Postverwaltung den Kurs und die Stationen sowie später rechtzeitig etwaige Aenderungen anmelden. Hat die Postverwaltung in besonderen Fällen oder durch öffentliche Bekanntmachung verlangt, dafs Schiffe, die nach gewissen Orten abgehen, die Post mitnehmen sollen, so haben die Führer solcher Schiffe, auch wenn diese nicht zur Packetbeförderung dienen, spätestens 24 Stunden vor Antritt der Reise der Postanstalt des Abgangsorts Tag und Stunde der Abfahrt mitzutheilen. Mufs der Schiffsführer einen Nothhafen anlaufen, so hat er der Postanstalt oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, einem Beamten des Ortes zu melden, dafs er Post an Bord hat, worauf die Postanstalt oder der Beamte über die weitere Behandlung der Post das Erforderliche anordnet. Wenn keine andere Verabredung getroffen ist, bezahlt die Postverwaltung von dem Gewichte der ganzen Postladung

a) zwischen Orten auf Island 10 Oere für je 3 Pfund,

b) zwischen anderen Orten 10 Oere für je 3 Pfund und je 50 Meilen der direkten Entfernung.

Unbestellbare Briefe, leere Briefbeutel u. s. w. werden kostenfrei zurückbefördert.

Wenn der Beförderer einer Post unterwegs Schaden erleidet, entweder an seiner Person oder an seinem Beförderungsmittel, oder wenn er sonst Hülfe nöthig hat, um seine Reise fortsetzen zu können, so ist Jedermann verpflichtet, ihm gegen angemessene Bezahlung jeden möglichen Beistand zu gewähren. Begegnende Fuhrwerke haben auf das Posthornsignal hin den zur Postbeförderung benutzten Wagen auszuweichen.

Postgebühren. Das Porto beträgt:

1. Für lose Briefe
   a) gewöhnliche frankirte Briefe
      bis 3 Kvint (= 15 g) ..... 10 Oere,
      über 3 bis 25 Kvint (= 15 bis 125 g) ..... 20 „
      „ 25 „ 50 „ (= 125 „ 250 g) ..... 30 „ .
      Unfrankirte Briefe unterliegen dem doppelten Porto, wenn sie nicht von Staats- oder Gemeindebehörden abgesendet sind.
      Postkarten ..... 5 Oere,
      Postkarten mit bezahlter Antwort ..... 10 „ .
   b) Drucksachen und Waarenproben
      für je 10 Kvint (= 50 g) oder einen Theil davon... 3 Oere.
      Sendungen, welche den für Drucksachen und Waarenproben erlassenen Versendungsbedingungen nicht entsprechen, unterliegen der Taxe für unfrankirte Briefe.
   c) Einschreibsendungen 16 Oere neben dem tarifmäfsigen Porto.
2. Für Geldbriefe.
   Versicherungsgebühr 5 Oere für je 100 Kronen des angegebenen Werthes oder einen Theil davon, mindestens aber 16 Oere, neben dem Porto für einen gewöhnlichen Brief. Für das Nachzählen des Inhalts werden bis zum Betrage von 500 Kronen 10 Oere und für je weitere 1000 Kronen 5 Oere erhoben, die nicht zur Postkasse fliefsen, sondern der Aufgabe-Postanstalt verbleiben.
3. Für Packete.
   a) Auf Landwegen
      in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober für jedes Pfund oder jeden Theil eines Pfundes 30 Oere,
      in der übrigen Zeit des Jahres für je 25 Kvint (= 125 g) oder einen Theil davon 25 Oere.
   b) Mit Schiffsgelegenheit
      10 Oere für jedes Packet und aufserdem 10 Oere für jedes Pfund oder einen Theil des Pfundes.
   Sperrige Packete unterliegen einem Portozuschlage von 50 v. H. Die Versicherungsgebühr für Werthpackete und die Gebühr für das Nachzählen ihres Inhalts werden nach denselben Sätzen erhoben wie bei Werthbriefen. Bei Packeten mit gemünztem Gelde kann das Nachzählen nicht verlangt werden, wenn der Inhalt mehr als 2000 Kronen beträgt. Die Adrefsbriefe unterliegen keinem besonderen Porto.
4. Für Postanweisungen
   10 Oere für je 25 Kronen oder einen Theil davon.
5. Für Zeitungen und Zeitschriften
   in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober 10 Oere für jedes Pfund oder einen Theil des Pfundes,
   in der übrigen Zeit des Jahres 30 Oere für jedes Pfund oder einen Theil des Pfundes.

Alle Exemplare einer Zeitung oder Zeitschrift, die gleichzeitig zur Postanstalt gelangen, werden zusammen gewogen, auch wenn sie für verschiedene Adressaten bestimmt sind.

Für einen Rückschein über eine Einschreibsendung, einen Geldbrief oder ein Packet wird die Gebühr wie für einen gewöhnlichen Brief erhoben. Für die Nach- oder Rücksendung werden berechnet: bei einer Werthsendung 2 Oere für je 100 Kronen, bei einem Packete die Hälfte des gewöhnlichen Portos.

Dem Frankirungszwang unterliegen Einschreibbriefe, Postanweisungen, Rückscheine, Kreuzbandsendungen (mit Einschluſs der Zeitungen und Zeitschriften), Sendungen an den König und an Mitglieder des Königlichen Hauses, Sendungen an Staats- und an Gemeindebehörden, mit Ausnahme von Sendungen mit Berichten oder Erklärungen, die von Privatpersonen erfordert worden sind, ferner Postkarten und solche Briefe, welche offen eingeliefert werden oder äuſserlich Bemerkungen tragen, aus denen der Adressat auf den Inhalt schlieſsen könnte. Theilweise frankirte Sendungen werden wie unfrankirte Sendungen taxirt, unter Anrechnung des Werthes der verwendeten Freimarken. Die Absender, soweit es sich nicht um Behörden handelt, können von der Postverwaltung angehalten werden, das auf unbestellbar gebliebenen Sendungen haftende Porto zu zahlen.

Die Entrichtung der Gebühren geschieht durch Verwendung von Freimarken. Nur das Porto für die durch die Post bezogenen Zeitungen und Zeitschriften wird baar vereinnahmt. Die Freimarken, Postkarten und Kartenbriefe werden von der Postverwaltung hergestellt. Für je 100 Freimarken oder je 25 Postkarten oder Kartenbriefe, die auf einmal verkauft werden, erhält der Käufer 4 v. H. Rabatt. Die Postverwaltung stellt auch Formulare zu Postanweisungen, Adreſsbriefen und Posteinlieferungsbüchern her und bestimmt ihren Verkaufspreis. Zur Frankirung der Sendungen, für welche das Porto der Landeskasse zur Last fällt, werden Dienstfreimarken verwendet.

Abgesehen von den gewöhnlichen Briefen kann der Absender für alle Gattungen von Sendungen Einlieferungsscheine verlangen. Für einen solchen Schein hat er eine Gebühr von 5 Oere zu erlegen, welche der Aufgabe-Postanstalt zufliefst. Hat jedoch der Absender den einzuliefernden Gegenstand in einem Posteinlieferungsbuche vermerkt, so ertheilt der Annahmebeamte durch Namensgegenschrift unentgeltlich Empfangsbescheinigung. Auch für die mit Dienstfreimarken frankirten Sendungen werden die Einlieferungsscheine ohne besondere Gebühr ausgefertigt.

Im weiteren können je 5 Oere erhoben werden

1. für die Hergabe von Siegellack zur Versiegelung einer Sendung,
2. für das Aufkleben der erforderlichen Werthzeichen,
3. für die Verpackung eines Geldbriefs,
4. für die Niederschrift der Adresse oder das Ausfüllen eines Adreſsbriefs.

Diese Gebühren kommen ebenfalls der Postanstalt zu gute, bei welcher die Verrichtung vorgenommen wird.

Garantie. Die Postverwaltung zahlt dem Absender für den Verlust eines Einschreibbriefs 20 Kronen.

Ist ein Geldbrief verloren gegangen oder ein Theil seines Inhalts abhanden gekommen, so entschädigt die Postverwaltung den Absender im ersteren Falle mit dem auf der Sendung angegebenen Werthbetrag, im letzteren Falle mit dem am Inhalte fehlenden Betrage.

Beim Verlust oder bei der Beschädigung eines Packets oder beim Abhandenkommen eines Theiles des Inhalts eines solchen wird dem Absender der erlittene Schaden ersetzt, jedoch niemals mehr als 1 Krone für jedes Pfund

der ganzen Sendung. War der Werth angegeben, so kann die Entschädigung nach den für Geldbriefe geltenden Bestimmungen verlangt werden.

Wenn eine Sendung gänzlich in Verlust gerathen ist, so wird neben dem Ersatzbetrag auch das verauslagte Porto erstattet.

Geräth eine Sendung auf fremdem Gebiet in Verlust oder wird sie daselbst beschädigt, so haftet die Postverwaltung dem Absender gegenüber nur nach Mafsgabe der mit dem betreffenden Lande bestehenden Vereinbarungen.

Die Postverwaltung lehnt die Ersatzverbindlichkeit ab,

a) wenn der Schaden ausschliefslich auf die Beschaffenheit des Inhalts oder auf unzweckmäfsige Verpackung zurückzuführen ist,

b) wenn eine verpackte Sendung an der Verpackung oder Versiegelung keine äufsere Beschädigung erlitten hat, die mit der Beschädigung oder Verminderung des Inhalts in Verbindung steht. Jedoch wird hinsichtlich der Gelder und Werthpapiere, die bei der Einlieferung nachgezählt worden sind, jeder Schaden ersetzt, ohne Rücksicht darauf, ob Verpackung oder Versiegelung beschädigt ist oder nicht.

Für entgangenen Gewinn, Kursverlust oder sonstige mittelbare Folgen des Schadens wird Ersatz nicht geleistet.

Die Entschädigungsverbindlichkeit der Postverwaltung hört auf, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres, von der Einlieferung des Gegenstandes ab gerechnet, angemeldet worden ist.

Uebertretung des Postgesetzes. Verstöfse gegen das Postregal unterliegen einer Strafe von 2 bis 10 Kronen für jede auf ungesetzliche Weise beförderte Sendung, ohne Rücksicht darauf, ob die Beförderung gegen Bezahlung oder unentgeltlich geschehen ist. Aufserdem wird das tarifmäfsige Porto eingezogen. Strafe und Porto können entweder vom Absender oder vom Beförderer beigetrieben werden. Bei Bemessung der Strafe soll in Betracht gezogen werden, ob die zu bestrafende Person im Dienste der Postverwaltung steht.

Die Versendung von gangbaren Münzen, Papiergeld und Inhaberpapieren in Briefen ohne Werthangabe und ohne Einschreibung wird mit dem fünften Theile des verschwiegenen Inhalts, jedoch nicht unter 20 Kronen bestraft.

Beamte und Angestellte, die durch mifsbräuchliche Verwendung von Dienstfreimarken die Landeskasse schädigen, werden mit Strafen von 10 bis 100 Kronen belegt.

Wer sich den hinsichtlich der Beförderung der Post zu Lande und zu Wasser ihm obliegenden Pflichten entzieht, zahlt 5 bis 20 Kronen Strafe. Aufserdem hat er die Postverwaltung schadlos zu halten, wenn sie in Folge der Uebertretung Entschädigungen gewähren mufs. Derselben Strafe verfällt derjenige, welcher bei Unfällen der Post nicht die zu ihrem Fortkommen nothwendige Hülfe gewährt oder welcher auf das vorgeschriebene Signal hin nicht der Post ausweicht.

Die Festsetzung der Strafen steht der Postverwaltung zu, gegen deren Strafbefehl der Betreffende binnen 14 Tagen auf richterliches Erkenntnifs antragen kann. Die Postverwaltung ist befugt, in geeigneten Fällen die Strafen zu ermäfsigen oder gänzlich zu erlassen.

Alle Strafbeträge für Zuwiderhandlungen gegen das Postregal fliefsen als Belohnung demjenigen zu, welcher durch seine Anzeige die Entdeckung der Uebertretungen herbeigeführt hat. Die übrigen Strafbeträge sowie das hinterzogene Porto werden zur Postkasse vereinnahmt.

KLEINE MITTHEILUNGEN.

Oldenburgisches Kleinbahngesetz. Die oldenburgische Regierung hat der Volksvertretung in Erfüllung gegebener Zusage den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg über die nicht staatlichen Eisenbahnen vorgelegt. In der Begründung wird ausgeführt, dafs es an einer gesetzlichen Regelung der Bedingungen, unter denen von Privatunternehmern Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr erbaut und betrieben werden dürfen, bisher gefehlt habe. Ein Bedürfnifs zu derartigen Bestimmungen habe sich früher auch kaum fühlbar gemacht, da, wenigstens im Herzogthume (d. i. im Grofsherzogthume mit Ausschlufs der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld) das Staats-Eisenbahnsystem fast rein durchgeführt und bis vor kurzem auch die Zulassung von etwaigen Privatbahnen grundsätzlich an die Bedingung geknüpft worden sei, dafs der Staat ihren Bau und Betrieb übernehme. Neuerdings sei indefs in ähnlicher Weise, wie in Preufsen, namentlich bei den Gemeinden das Bestreben hervorgetreten, im Wege des Privatunternehmens Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, die ihrem Wesen nach den preufsischen Kleinbahnen entsprechen, in denjenigen Landestheilen zu erbauen, für die Staatseisenbahnen überhaupt nicht oder wenigstens z. Z. noch nicht in Frage kommen könnten.

Als Vorbild für den Gesetzentwurf haben im allgemeinen das hessische Gesetz vom 29. Mai 1884 über Nebenbahnen, das preufsische Gesetz vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlufsbahnen, vor allem aber das badische Gesetz vom 23. Juni 1900 über das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen gedient.

Abweichend von dem badischen und preufsischen Gesetze beschränkt sich der Entwurf auf solche nichtstaatliche Bahnen des öffentlichen Verkehrs, die mit Maschinenkraft betrieben werden. Damit sind die Pferdebahnen, für welche die bestehenden Verwaltungsvorschriften als ausreichend erachtet werden, von vornherein ausgeschlossen.

Das preufsische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 behandelt die Ertheilung der »Konzession« als freie Willensbethätigung des Landesherrn; die Konzession kann daher ohne Angabe von Gründen gewährt oder verweigert werden. Dagegen bedarf es für die dem preufsischen Kleinbahngesetz unterstellten Unternehmungen nur einer, wesentlich auf polizeilicher Prüfung beruhenden, »Genehmigung« (§. 2 des Gesetzes), für die je nach der Bedeutung der Kleinbahn verschiedene Behörden, vom Regierungspräsidenten bis herab zur Ortspolizeibehörde zuständig sind; diese Genehmigung mufs ertheilt werden, wenn der Unternehmer bereit ist, sich den ihm gestellten Bedingungen zu unterwerfen. Der Unterschied spielt indefs sachlich keine grofse Rolle. Denn da das Zustandekommen von wichtigeren Kleinbahnen, soweit es sich nicht um städtische Strafsenbahnen handelt, von der Gewährung staatlicher Unterstützung, mindestens aber von der Einräumung des Enteignungsrechts abhängig zu sein pflegt, und da die Entscheidung über diese beiden Fragen im freien Belieben der Staatsregierung steht, so kann gegen ihren Willen kein Unternehmen von einiger Bedeutung zu Stande kommen.

Aus diesem Grunde sieht der oldenburgische Entwurf eine Unterscheidung von Konzession und Genehmigung nicht vor, sondern behandelt die Genehmigung von Bahnen des öffentlichen Verkehrs als »Konzession« im Sinne des preufsischen Eisenbahngesetzes von 1838 und legt ihre Ertheilung, ähnlich wie das badische Gesetz von 1900, in die Hand des Staatsministeriums, welches den in Betracht kommenden örtlichen und sonstigen Interessen nahe genug steht und im Stande ist, die gleichmäfsige Behandlung aller Landestheile ausreichend zu sichern.

Der Entwurf unterscheidet in der gleichen Weise, wie es die preufsische und die badische Gesetzgebung gethan haben, drei Arten von Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr: Hauptbahnen, Nebenbahnen und Kleinbahnen. Von diesen unterliegen die beiden ersten der Reichsaufsicht (Art. 4 Ziffer 8 der Verfassung des Deutschen Reichs), die Kleinbahnen nicht. Zu welcher dieser drei Klassen ein Bahnunternehmen gehört, entscheidet das Staatsministerium, soweit erforderlich mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts.

Ueber die Verpflichtungen, die den Kleinbahnunternehmern im Interesse der Landesvertheidigung und der Reichs-Postverwaltung aufzuerlegen sind, enthält der Entwurf keine Einzelbestimmungen. Sie sollen sich, wie in der Begründung ausgeführt ist, im allgemeinen in sehr viel engeren Grenzen bewegen, als die für Haupt- und Nebenbahnen gesetzlich festgelegten, einheitlichen Verpflichtungen. Ihren Umfang bestimmt für jeden einzelnen Fall die zur Ertheilung der Konzession zuständige Behörde, die sich zuvor in Verbindung mit den in Betracht kommenden Reichsbehörden setzt und die für erforderlich erachteten und dem Unternehmer billigerweise aufzuerlegenden Verpflichtungen in den Wortlaut der Konzessionsurkunde aufnimmt.

Die Strafsenbahnen in Deutschland. Am Ende des Jahres 1900 waren in Deutschland nach amtlichen Mittheilungen rund 3000 km Strafsenbahnen in Betrieb, von denen etwa $^2/_3$ auf Preufsen, $^1/_3$ auf die übrigen Bundesstaaten entfallen. Von diesen steht Sachsen mit 274 km an erster Stelle; es folgen Bayern mit 112, Hamburg mit 95 km. Das Reichsland Elsafs-Lothringen weist 74 km auf. Unter den preufsischen Provinzen haben die Rheinlande mit 615 km das gröfste Strafsenbahnnetz, Brandenburg (mit Einschlufs von Berlin) — 434 km — folgt erst an zweiter Stelle; die wenigsten Strafsenbahnen haben die Provinzen Pommern (31 km) und Posen (21 km). Dagegen besitzt Pommern ein sehr dichtes Netz nebenbahnähnlicher Kleinbahnen.

Eigenthum und Betrieb der Strafsenbahnen liegen meist in der Hand von Aktiengesellschaften, die lediglich für diesen Zweck gebildet worden sind und deren Thätigkeit sich in der Regel auf ein einzelnes, örtlich begrenztes Bahnnetz beschränkt. Nur die Allgemeine Lokal- und Strafsenbahngesellschaft zu Berlin betreibt in elf Orten Norddeutschlands Strafsenbahnlinien von 2 bis 30 km Länge, im Ganzen 186 km. Die grofsen Elektrizitätsgesellschaften sind verhältnifsmäfsig selten Eigenthümer oder Betriebsunternehmer von Strafsenbahnen; sie haben es vorgezogen, für die von ihnen abhängigen Strafsenbahnen selbständige Gesellschaften zu bilden und sich nur durch einen entsprechend hoch bemessenen Aktienbesitz Einflufs auf die Leitung der Geschäfte zu sichern. Immerhin erscheint die Aktiengesellschaft Siemens & Halske zu Berlin an vier Orten als Betriebsleiterin von zusammen 87 km Strafsenbahnen, von denen sie 69 km besitzt. Betriebsleiter und Besitzer sind u. a. auch die Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. in Dresden, die Union zu Berlin, der Helios zu Cöln, die Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Co. zu Nürnberg.

Das gröfste Einzelunternehmen ist die Grofse Berliner Strafsenbahngesellschaft, die 233 km unter eigenem Namen betreibt, mit drei weiteren Gesellschaften aber derartig vereinigt ist, dafs ihr im Ganzen 309 km unterstehen. Ihr folgen die Strafsenbahngesellschaft Hannover mit 137 km und die Strafseneisenbahngesellschaft in Hamburg mit 124 km.

Die Einnahme sämmtlicher deutschen Strafsenbahnen betrug im Jahre 1900 112 Millionen Mark, von denen noch nicht 1 v. H. auf den Güterverkehr entfiel. Die kommunalen Zuschüsse beliefen sich bei den preufsischen Strafsenbahnen auf 5,4 v. H., bei den aufserpreufsischen auf 7,6 v. H., im Durch-

schnitt auf 6,2 v. H. sämmtlicher Einnahmen. Die Ausgaben erforderten 78 Millionen Mark, so dafs sich ein Gewinn von rund 34 Millionen Mark ergab.

Unter den grofsen Städten hat Dresden das dichteste Netz von Strafsenbahnen, München das weitmaschigste. Dresden hat auch den im Verhältnisse zur Bevölkerungszahl stärksten Strafsenbahnverkehr; dem Strafsenbahnverkehre Berlins thun Stadtbahn, Omnibusse und Droschken nicht unwesentlich Abbruch.

Der auf den einzelnen Fahrgast entfallende Fahrpreis bewegt sich — abgesehen von Hannover, wo die Innenlinien der Strafsenbahngesellschaft von ihren Aufsen- und weit ausgedehnten Ueberlandlinien nicht zu trennen sind — dicht um den Betrag von 10 Pf. herum. Er schwankt nur zwischen 8,7 (Breslau) und 10,8 Pf. (Hamburg-Altona).

LITERATUR.

Das neue Buch von der Weltpost. Geschichte, Organisation und Technik des Postwesens von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. Von Amand Freiherr v. Schweiger-Lerchenfeld, A. Hartleben's Verlag in Wien. Ladenpreis: In 3 Abth. geheftet zu je 5 Mark; in Original-Prachtband 17 Mark 50 Pf.

Dem vorliegenden Werke liegt der Gedanke zu Grunde, die Post, diese populärste und universellste aller staatlichen Einrichtungen, deren Beziehungen sich ebenso auf alle Schichten der Bevölkerung erstrecken, wie sie bis in die entlegensten Gebiete hinreichen, dem Interesse weiterer Kreise näher zu bringen. Der Inhalt des Werkes ist aufserordentlich vielseitig. Von den sechs Theilen, die das Buch umfafst, behandelt der erste die Geschichte des Postwesens. Den Nachrichten, die aus dem Alterthum über Verkehrswesen auf uns gekommen sind, geht der Verfasser sorgfältig nach; besonders eingehend wird der »cursus publicus« der Römer mit seinen zu Lande und zu Wasser weit ausgedehnten Einrichtungen geschildert. Aus dem weiteren Inhalte dieses Theiles sind die Mittheilungen über die mittelalterlichen Kloster-, Universitäts- und Metzgerposten zu erwähnen; auch die Posteinrichtungen des Deutsch-Ritterordens und das Städtebotenwesen, nicht minder das Postwesen Frankreichs unter Ludwig XI. finden die ihnen gebührende Würdigung. Ein ziemlich breiter Raum ist sodann der Geschichte des Thurn- und Taxis'schen Postwesens und der Geschichte der österreichischen Staatspost eingeräumt; aber auch die Entwickelung der brandenburgisch-preufsischen Post wird mit Worten lebhafter Anerkennung eingehend behandelt, und die Postgeschichte anderer Länder ist gleichfalls, wenigstens in den hauptsächlichsten Zügen, berücksichtigt worden. Ein besonderes Kapitel ist den Postillonen gewidmet. Die hier in den Text eingestreuten zahlreichen Gedichte und Lieder lassen in dem Leser die ganze Romantik der Zeit des Posthorns, »des Pafsgangs und des Trabs«, wiederaufleben.

Mit den Mitteln des Postverkehrs befafst sich der zweite Theil des Werkes. Manchen Laien wird es überraschen, dafs der Fufsbote noch heute die höchsten Leistungen im Postbeförderungsdienst aufzuweisen hat. Es ist aber wirklich so, und mit Recht wird daher die Thätigkeit der allezeit unermüdlichen Land- und Stadtbriefträger, der Postboten, die — oft in unwegsamen Gegenden und unter grofsen Gefahren — die Postsendungen von Ort zu Ort überbringen, ausführlich geschildert. Unter den berittenen Boten, die dem Postverkehre dienen, finden wir ebenso den Reiter, wie den Radfahrer erwähnt; auch die Kameelpost fehlt nicht. Noch bunter ist das Bild, das dem

Leser in dem Kapitel über Postfuhrwerke entgegentritt: die Wagenzüge der Alpenposten, der primitive Hundeschlitten im nördlichen Kanada, der fahrende Landbriefträger mit seinem bescheidenen Fuhrwerke, der Postfuhrbetrieb einer Weltstadt: das und so manche andere Arten der Postbeförderung sind Gegensätze, wie man sie sich kaum gröfser denken kann; aber alle die verschiedenen Beförderungsmittel dienen, jedes in seiner Eigenart, der Post und dem durch sie vermittelten Verkehre. Wichtiger als Fufsboten, Reiter und Fuhrwerke sind für den Postbetrieb diejenigen Verkehrsmittel, die den grofsen Verkehr vermitteln, nämlich Eisenbahnen und Dampfschiffe. Der Verfasser widmet daher den Bahnposten und den Seeposten je ein besonderes umfangreiches Kapitel, und man darf sagen, dafs beide Kapitel nicht nur eingehend, sondern auch mit Liebe behandelt worden sind. Von hohem Interesse sind weiter die ausführlichen Mittheilungen über das Brieftaubenwesen; schliefslich sind Ballon- und Rohrpost erwähnt.

Der dritte Theil beschäftigt sich mit den Postwerthzeichen. An eine Abhandlung über die Geschichte des Briefes werden Mittheilungen über die Entstehung und rasche Verbreitung der Postwerthzeichen und über die Entwickelung des Briefpostverkehrs angeknüpft; auch über den Briefkasten, diesen stummen, unentbehrlichen Diener der Post, findet der Leser ausführliche Angaben. Die Postwerthzeichen selbst werden unter den verschiedensten Gesichtspunkten behandelt: Format, Papier, Umrandung, Gummirung, Markenbild, Wasser- und andere Zeichen, Aufdrucke, Entwerthung der Marken, Jubiläumswerthzeichen, Marken für besondere Zwecke, wie Zeitungsmarken, Packetpostmarken u. s. w., Ganzsachen, Philatelie: das sind einige Stichworte aus dem Kapitel über die Postwerthzeichen, die beweisen, dafs der Verfasser bemüht gewesen ist, das Gebiet der Postwerthzeichenkunde möglichst nach allen Seiten hin zu beleuchten. Mit der Postkarte beschäftigt sich ein besonderer Abschnitt; im besonderen wird hier die früher viel umstrittene Frage erörtert, ob die Idee der Postkarte von Stephan oder dem Wiener Professor Hermann herrührt. Wir wollen auf diese Frage nicht weiter eingehen, sondern führen nur kurz an, was heute als feststehend gelten mufs, nämlich, dafs Stephan den Gedanken der Herausgabe eines »Postblatts« in Kartenform, das ohne Rücksicht auf die Entfernung zum Preise von einem Silbergroschen zu befördern wäre, bereits im Jahre 1865 auf der Postkonferenz zu Karlsruhe zur Sprache gebracht, dafs aber andererseits, unabhängig von Stephan, Professor Hermann im Jahre 1869 in einem in der Wiener »Neuen Freien Presse« erschienenen Aufsatze die Ausgabe von »Postkarten«, die offen mit einer 2 Kreuzermarke durch die Post versendet werden sollten, angeregt hat. Es ist bekannt, dafs dann »Korrespondenz-Karten«, später »Postkarten« genannt, zuerst, und zwar noch im Jahre 1869, in Oesterreich, am 1. Juli 1870 im Gebiete des Norddeutschen Bundes zur Einführung kamen und dafs die Postkarte weiterhin einen förmlichen Siegeslauf durch die Welt genommen hat. Das »Neue Buch von der Weltpost« schildert dies Alles ausführlich und weist namentlich auch auf den aufserordentlichen Aufschwung hin, den der Postkartenverkehr durch die immer weitere Verbreitung der Ansichtskarten erlangt hat.

Der vierte Theil behandelt Telegraphie und Fernsprechwesen, Verkehrszweige, die eigentlich nicht unter den Begriff der Weltpost fallen, mit dieser aber so vielfache und innige Berührung haben, dafs ohne ihre Erwähnung das Bild nicht vollständig sein würde. Aus der Geschichte dieser beiden jüngeren Geschwister der Post bringt der Verfasser interessante Angaben. Auch die Ausführungen über die Herstellung und den Betrieb der Telegraphen- und Fernsprechleitungen, vor allem der Kabellinien, über Störungen des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs, Blitzableiter u. s. w., endlich über die

Organisation der Telegraphenverwaltungen und über das Verhältnifs zwischen Post und Telegraphie in den verschiedenen Ländern sind wohl danach angethan, das Interesse des Lesers zu erwecken.

In dem Weltpost und Weltverkehr überschriebenen fünften Theile wird zunächst auf den Umfang des Postmonopols in den einzelnen Postgebieten und die der Post bei Verlust oder Beschädigung von Postsendungen obliegende Haftpflicht eingegangen; das folgende Kapitel befafst sich mit dem Weltpostverein und seinen Einrichtungen. Mit lebhaften Worten wird die Entstehung und Entwickelung dieser die ganze Welt umspannenden Gemeinschaft geschildert und ihres Begründers, des deutschen General-Postmeisters Stephan, gedacht; eingehend wird auf die aufserordentlichen Erfolge hingewiesen, die dieser Verein auf allen Gebieten des Postdienstes, beim Briefverkehr und beim Postpacketdienste, bei der Uebermittelung von Geldern (Werthbrief- und Postanweisungsdienst) und bei deren Einziehung (Postauftrags- und Nachnahmedienst), aufzuweisen hat. In dem Kapitel »Heimstätten des Postbetriebs« werden sodann, lose aneinandergereiht, allerlei interessante Betriebseinrichtungen der Post behandelt; in den folgenden Abschnitten endlich werden die Weltverkehrsstrafsen zu Lande und zu Wasser aufgezählt, auch werden dem Leser die Haupthafenplätze der Welt, voran Hamburg, der bedeutendste Seehafen des europäischen Kontinents, vorgeführt.

Der sechste und letzte Theil des Werkes, Posteinrichtungen betitelt, führt, nach den verschiedenen Dienstzweigen getrennt, die hauptsächlichsten der für den inneren Verkehr der verschiedenen Länder geltenden Postvorschriften auf und will damit die Möglichkeit geben, sich über die postalischen Einrichtungen der einzelnen Länder rasch zu unterrichten.

Die vorstehende kurze Inhaltsangabe beweist zur Genüge, dafs das Werk sowohl den Fachbeamten wie auch den Laien zu fesseln vermag. Noch erhöht wird der Werth des Buches dadurch, dafs dem Texte zahlreiche gut ausgeführte Abbildungen, theils Vollbilder, theils Einschaltebilder, beigegeben sind, wobei neben den Schätzen des Wiener Postmuseums vor allem die des Museums der Deutschen Reichspost eingehende Berücksichtigung gefunden haben. Bei Anbringung der Einschaltebilder ist leider nicht immer genügende Rücksicht darauf genommen worden, dafs sich die Bilder dem Texte anpassen. Beispielsweise finden sich auf den Seiten 676 ff., wo von der Entstehung des Weltpostvereins die Rede ist, Bilder eines sartischen Postkarrens, eines bucharischen Wagens mit Kameelbespannung, eines Eilwagens in der Dsungarei und von ähnlichen Wagen mehr, die in dem Kapitel über Postfuhrwerke besser am Platze wären. Im Texte stören hier und da Druckfehler, so auf Seite 145 die Angabe, dafs Deutschland noch im Jahre 1880 (wahrscheinlich wird das Jahr 1860 gemeint sein) aufser Preufsen und Oesterreich fünfzehn selbständige Postgebiete gehabt habe. Auch hätte hier und da der Stoff zweckmäfsiger angeordnet werden können, z. B. auf Seite 271 ff., wo die Ausführungen über die Einrichtung von subventionirten deutschen Dampferlinien und über die Einrichtung von Seeposten auf den zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika verkehrenden Dampfern ein wenig durch einander gerathen zu sein scheinen. Diese kleinen Mängel können aber das Gesammturtheil über das Werk, das nur ein günstiges sein kann, nicht beeinflussen. Wir fassen unser Urtheil dahin zusammen, dafs das »Neue Buch von der Weltpost« sich als ein inhaltreiches, geschickt zusammengestelltes Sammelwerk populär-wissenschaftlichen Charakters darstellt, wohl geeignet, zu belehren, anzuregen und zu unterhalten. Wir wünschen dem Werke auch in den Kreisen der deutschen Postbeamten eine weite Verbreitung.

BERLIN. GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.